

ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY
MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



Operační program
Infrastruktura

Prosinec 2003

OBSAH

1. ÚVOD.....	6
1.1 SHRnutí PŘÍPRAVY OP INFRASTRUKTURA	6
1.2 NÁRODNÍ DOKUMENTY	7
2. SOUČASNÁ SITUACE.....	8
2.1 ČÁST A – SEKTOR DOPRAVA.....	8
2.1.1 Úvod.....	8
2.1.2 Výkony v osobní a nákladní dopravě.....	8
2.1.2.1 Objem přepravy.....	8
2.1.2.2 Osobní doprava	8
2.1.2.3 Nákladní doprava	12
2.1.3 Dopravní infrastruktura.....	16
2.1.3.1 Železnice	17
2.1.3.1.1 Charakteristika problémů	17
2.1.3.1.2 Výhledové záměry.....	19
2.1.3.2 Silnice.....	20
2.1.3.2.1 Charakteristika problémů	22
2.1.3.2.2 Výhledové záměry.....	23
2.1.3.3 Vnitrozemské vodní cesty	23
2.1.3.3.1 Výhledové záměry.....	24
2.1.3.4 Letiště.....	24
2.1.3.4.1 Výhledové záměry	25
2.1.4 Přehled zaměstnanosti v sektoru doprava.....	25
2.1.5 Vliv dopravy na životní prostředí	26
2.1.6 Kontext Evropského společenství.....	28
2.1.7 Přehled dosavadní veřejné podpory.....	29
2.1.8 Přehled o pomoci z EU.....	31
2.1.8.1 Program Phare.....	31
2.1.8.2 Finanční nástroj ISPA	33
2.1.8.3 Přehled podpory od EU	34
2.1.9 Mezinárodní finanční instituce.....	35
2.2 ČÁST B – SEKTOR ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	36
2.2.1 Základní východiska.....	36
2.2.2 Základní trendy	37
2.2.3 Analýza situace jednotlivých složek životního prostředí	37
2.2.3.1 Ochrana vod	37
2.2.3.1.1 Produkce znečištění.....	38
2.2.3.1.2 Čištění městských odpadních vod	38
2.2.3.1.3 Uplatňování principu znečišťovatel platí	39
2.2.3.1.4 Ochrana před povodněmi	39
2.2.3.2 Odpadové hospodářství	41
2.2.3.2.1 Plán odpadového hospodářství ČR.....	41
2.2.3.2.2 Produkce odpadů.....	41
2.2.3.2.3 Nakládání s odpady	42
2.2.3.2.4 Nakládání s nebezpečnými odpady	44
2.2.3.2.5 Nakládání s komunálními odpady a recyklace odpadů	44
2.2.3.2.6 Obaly a obalové materiály.....	44
2.2.3.2.7 Uplatňování principu znečišťovatel platí	45
2.2.3.2.8 Současný stav financování systému odpadového hospodářství.....	46
2.2.3.3 Ovzduší	46
2.2.3.3.1 Emise hlavních znečišťujících látek	47

2.2.3.3.2 Emise těkavých organických látek (VOC).....	49
2.2.3.3.3 Emise skleníkových plynů.....	50
2.2.3.3.4 Emise látek poškozující ozónovou vrstvu	51
2.2.3.3.5 Göteborgský protokol.....	51
2.2.3.3.6 Imise.....	51
2.2.3.3.7 Uplatňování „principu znečišťovatel platí“	52
2.2.3.4 Živá příroda a krajina	53
2.2.3.4.1 Chráněná území.....	54
2.2.3.4.2 Ochrana druhů.....	54
2.2.3.4.3 Lesy.....	55
2.2.3.5 Půda a horninové podloží	55
2.2.3.6 Staré zátěže.....	56
2.2.4 Dosavadní investice na ochranu ŽP z hlediska zdrojů financování	57
2.2.4.1 Státní fond životního prostředí.....	58
2.2.4.2 Státní rozpočet.....	61
2.2.4.3 Zahraniční zdroje financování.....	62
2.2.4.3.1 Phare.....	62
2.2.4.3.2 ISPA – nástroj předvstupních strukturálních politik	63
2.2.4.3.3 SAPARD.....	64
3. CÍLE, STRATEGIE.....	66
3.1 ČÁST A – SEKTOR DOPRAVA.....	66
3.1.1 SWOT analýza.....	66
3.1.2 Komentář ke SWOT analýze.....	69
3.1.2.1 Silné stránky.....	69
3.1.2.2 Slabé stránky	69
3.1.2.3 Příležitosti	70
3.1.2.4 Ohrožení.....	70
3.1.3 Analýza výsledků předchozích hodnocení	70
3.2. ČÁST B – SEKTOR ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	72
3.2.1 SWOT analýza.....	72
3.2.2 Komentář ke SWOT analýze.....	73
3.2.2.1 Silné stránky.....	73
3.2.2.2 Slabé stránky	73
3.2.2.3 Příležitosti	74
3.2.2.4 Ohrožení.....	74
3.3. GLOBÁLNÍ CÍL A SPECIFICKÉ CÍLE	74
3.3.1 Globální cíl	74
3.3.2 Specifické cíle.....	74
3.4 NÁVRH PRIORIT OPERAČNÍHO PROGRAMU INFRASTRUKTURA	74
3.5 SHODA S POLITIKAMI SPOLEČENSTVÍ.....	77
3.5.1 Ochrana životního prostředí	77
3.5.2 Místní rozvoj	78
3.5.3 Zadávání veřejných zakázek.....	78
3.5.4 Ochrana hospodářské soutěže a veřejná podpora	78
3.5.5 Uplatnění principu partnerství.....	80
3.5.6 Rovnost příležitostí.....	80
3.5.7 Rozvoj informační společnosti	80
4. PRIORITY A OPATŘENÍ OPERAČNÍHO PROGRAMU INFRASTRUKTURA	81
4.1 PRIORITY 1 – MODERNIZACE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY CELOSTÁTNÍHO VÝZNAMU	81
4.1.1 Úvod.....	81
4.1.2 Charakteristika současné situace.....	81
4.1.3 Cíle priority 1.....	83
4.1.4 Opatření priority 1	84
4.1.4.1 Opatření 1.1 Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů	84
4.1.4.2 Opatření 1.2 Výstavba a modernizace silnic I. třídy	85
4.1.4.3 Opatření 1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního významu.....	86
4.1.4.4 Opatření 1.4 Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest	86
4.2 PRIORITY 2 - SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH DŮSLEDKŮ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	87

4.2.1 Úvod.....	87
4.2.2 Charakteristika současné situace.....	88
4.2.3 Cíle priority 2.....	89
4.2.4 Opatření priority 2.....	90
4.2.4.1 Opatření 2.1 Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí.....	90
4.2.4.2 Opatření 2.2 Podpora kombinované dopravy.....	90
4.2.4.3 Opatření 2.3 Podpora zavádění alternativních paliv.....	91
4.2.4.4 Opatření 2.4 Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy.....	91
4.3 PRIORITY 3 - ZLEPŠOVÁNÍ ENVIRONMENTÁLNÍ INFRASTRUKTURY.....	92
4.3.1 Úvod.....	92
4.3.2 Charakteristika současné situace.....	93
4.3.3 Cíle priority 3.....	94
4.3.4 Opatření priority 3.....	94
4.3.4.1 Opatření 3.1 Obnova environmentálních funkcí území.....	94
4.3.4.2 Opatření 3.2. Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství.....	95
4.3.4.3 Opatření 3.3 Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší.....	95
4.3.4.4 Opatření 3.4 Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží.....	96
4.4 PRIORITY 4 – TECHNICKÁ POMOC.....	97
4.4.1 Opatření 4.1 Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura.....	98
4.4.2 Opatření 4.2 Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura.....	98
5. PROGRAMOVÉ INDIKÁTORY.....	99
6. FINANČNÍ PLÁN OPERAČNÍHO PROGRAMU INFRASTRUKTURA.....	101
6.1 VÝCHODISKA PRO FINANČNÍ RÁMEC OP INFRASTRUKTURA.....	101
6.2 ROZDĚLENÍ PROSTŘEDKŮ OP INFRASTRUKTURA NA PRIORITY.....	101
6.3 FINANČNÍ PLÁN OP INFRASTRUKTURA.....	101
7. IMPLEMENTAČNÍ RÁMEC.....	104
7.1 ÚVOD.....	104
7.1.1 Obecná ustanovení.....	104
7.2 IMPLEMENTACE PROGRAMU.....	104
7.2.1 Řídící orgán.....	105
7.2.2 Dělb kompetencí v rámci OP Infrastruktura.....	106
7.2.3 Řídící výbor.....	106
7.2.4 Podvýbory pro sektor doprava a sektor životní prostředí.....	107
7.2.5 Zprostředkující subjekt pro implementaci.....	107
7.2.5.1 Sektor životní prostředí.....	107
7.2.5.2 Sektor doprava.....	108
7.3 PŘEDKLÁDÁNÍ PROJEKTŮ A VŠEOBECNÁ KRITÉRIA VÝBĚRU.....	109
7.3.1 Programový dodatek.....	109
7.3.2 Úkoly konečných příjemců.....	110
7.3.3 Systém výběru projektů v rámci OP Infrastruktura.....	111
7.3.3.1 Postup předkládání a hodnocení projektů v sektoru doprava.....	111
7.3.3.2 Návrh kritérií pro výběr projektů v sektoru doprava.....	113
7.3.3.3 Postup předkládání a hodnocení projektů v sektoru životní prostředí.....	113
7.3.3.4 Kritéria výběru projektů v sektoru životní prostředí.....	114
7.4 MONITOROVÁNÍ.....	115
7.4.1 Monitorovací výbor.....	115
7.4.2 Monitorovací systém strukturálních fondů (MSSF).....	115
7.4.2.1 Centrální modul MSSF – CENTRAL.....	116
7.4.2.2 Výkonný modul MSSF – MONIT.....	116
7.4.2.3 Informační modul MSSF pro žadatele – BENEFIT.....	116
7.4.3 Výroční a závěrečné zprávy o implementaci.....	116
7.5 FINANČNÍ ŘÍZENÍ.....	117
7.5.1 Platební orgán a platební jednotky.....	117
7.5.2 Dohoda mezi Zprostředkujícím subjektem a konečným příjemcem.....	119

7.5.3 Finanční toky strukturálních fondů.....	120
7.6 FINANČNÍ KONTROLA.....	124
7.6.1 Vnitřní systém řízení a kontroly operačního programu.....	124
7.6.2 Finanční kontrola prováděná z úrovně Ministerstva financí	124
7.6.3 Finanční kontrola prováděná z úrovně Ministerstva životního prostředí (jako Řídícího orgánu)	125
7.6.4 Kontrola Nejvyšším kontrolním úřadem.....	126
7.6.5 Kontrola Evropskou komisí a Evropským účetním dvorem.....	126
7.7 HODNOCENÍ PROGRAMU	126
7.7.1 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura.....	126
7.7.1.1 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura – sektor doprava – souhrn.....	127
7.7.1.2 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura – sektor životní prostředí	128
7.7.2 Hodnocení SEA OP Infrastruktura.....	128
7.7.2.1 Hodnocení SEA OP Infrastruktura – sektor doprava	128
7.7.2.2 Hodnocení SEA OP Infrastruktura – sektor životní prostředí	130
7.8 PROPAGACE	130
SEZNAM ZKRATEK.....	132
SEZNAM PŘÍLOH.....	136

1. Úvod

Operační program Infrastruktura (dále jen OP Infrastruktura) byl připraven v souladu s:

- Nařízením Rady ES č. 1260/1999 o obecných ustanoveních o strukturálních fondech, zpřesněné dokumentem Sdělení Komise ke strukturálním fondům a jejich koordinaci s Fondem soudržnosti – Pokyny v období 2000 – 2006 č. 1999/C267/02;
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady ES č. 1783/1999 o Evropském fondu pro regionální rozvoj (ERDF).

Operační program Infrastruktura je dokumentem reagujícím na doporučení Komise pro období let 2004 – 2006 předložit za Českou republiku operační program zahrnující rozvojové priority resortu dopravy a resortu životního prostředí v České republice, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Cíle 1 politiky hospodářské a sociální soudržnosti.

OP Infrastruktura rozvíjí prioritní osu č. 2 Národního rozvojového plánu České republiky – **Rozvoj dopravní infrastruktury** a prioritní osu č. 4 – **Ochrana a zkvalitňování životního prostředí** v rámci CSF. Implementace OP Infrastruktura bude především přispívat k dosažení specifických cílů „zlepšení kvality infrastruktury“ v rámci CSF a také bude podporovat horizontální cíle „udržitelný rozvoj“ a „vyvážený rozvoj regionů“.

OP Infrastruktura bude podporován ze strukturálního fondu – Evropského fondu regionálního rozvoje. Tento dokument byl vypracován jako komplementární s ostatními operačními programy.

OP Infrastruktura se skládá ze čtyř priorit a z nich vyplývajících opatření. MD a MŽP budou odpovědná za implementaci jednotlivých priorit, MŽP bylo určeno jako Řídící orgán pro OP Infrastruktura.

Implementace OP Infrastruktura přispěje k dosažení jednotlivých specifických cílů Národního rozvojového plánu (NRP) České republiky:

- a) vytvoření podmínek pro růst ekonomiky posilováním vnitřních faktorů,
- b) zvýšení kvalifikační úrovně, konkurenceschopnosti a mobility pracovní síly při současném vyrovnávání dopadů růstu ekonomiky na znevýhodněné skupiny obyvatel,
- c) přiblížení se ke standardům ES v oblasti životního prostředí,
- d) vyvážený rozvoj regionů.

1.1 Shrnutí přípravy OP Infrastruktura

Při přípravě operačního programu se vycházelo z následujících východisek:

MMR zpracovalo NRP. MŽP a MD, se jako spolupracující sektory podílely na vytvoření NRP a projednání CSF. MD zpracovalo část 2. prioritní osy NRP – Rozvoj dopravní infrastruktury a MMR je odpovědné za zbývající část. MŽP je odpovědné za část prioritní osy č. 4 – Ochrana a zlepšování životního prostředí.

Příprava a zpracování operačního programu

Zpočátku byly v souladu s usnesením vlády zpracovávány dva operační programy: OP Doprava (v gesci Ministerstva dopravy) a OP Životní prostředí (v gesci Ministerstva životního prostředí). Příprava a vlastní zpracování probíhalo u obou resortů obdobným způsobem. Oba dokumenty průběžně procházely hodnocením ex-ante a hodnocením SEA. V závěru zpracování byly oba programové dokumenty předloženy k veřejnému projednání.

Jednotlivé verze OP byly zveřejňovány na internetových stránkách příslušných ministerstev. Zásadní připomínky ze všech typů hodnocení byly následně v programech zapracovány.

Rozvojová strategie představená v operačním programu byla připravena na základě principu partnerství. V procesu přípravy dokumentu byli zapojeni mimo jiné zástupci jednotlivých krajů, zástupci zainteresovaných ministerstev (např. Ministerstva financí a Ministerstva pro místní rozvoj), veřejnosti, nevládních organizací a dalších zúčastněných subjektů.

Oba OP byly jako samostatné dokumenty přijaty vládou ČR, a to Operační program Doprava usnesením vlády č. 14/2003 a Operační program Životní prostředí usnesením vlády č. 82/2003.

Vláda na svém zasedání dne 12. února 2003 rozhodla usnesením č. 149, že dosud samostatné operační programy pro sektory doprava a životní prostředí budou sloučeny v jeden Operační program Infrastruktura. Toto rozhodnutí bylo přijato na základě doporučení Evropské komise snížit počet operačních programů. OP Infrastruktura plně vychází z již dříve přijatých samostatných OP.

1.2 Národní dokumenty

Základním výchozím dokumentem v sektoru doprava je Dopravní politika schválená usnesením vlády České republiky č. 413/1998, na ni navazují další schválené dokumenty:

- Střednědobá strategie sektoru dopravy schválená usnesením vlády č. 385/1999
- Koncepce rozvoje dopravy a spojů v ČR – etapa r.1999 (projednána v poradě ministra dopravy a spojů a předložena k informaci ve vládě ČR)
- Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 (usnesení vlády č. 741/1999)
- Harmonogram a finanční zajištění realizace rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 (usnesení vlády č. 145/2001)
- Národní program přípravy ČR na členství v EU (průběžně aktualizovaný dokument)

V současné době se přehodnocuje v souvislosti se vstupem ČR do EU platná Dopravní politika a připravuje se nová Dopravní politika.

Základní výchozí dokumenty v oblasti ochrany životního prostředí jsou tyto:

- Státní politika životního prostředí schválená usnesením vlády č. 38/2002
- Aktualizovaný Implementační plán pro oblast životního prostředí schválený usnesením vlády č. 15/2003
- Resortní politiky jako je Plán odpadového hospodářství, Finanční strategie implementace Směrnice o čistírnách odpadních vod

Ve všech případech byl brán ohled na tyto základní dokumenty a jejich strategii.

2. Současná situace

2.1 Část A – sektor doprava

2.1.1 Úvod

Česká republika má výhodnou polohu ve střední Evropě. Předpokladem, umožňujícím plně využít tuto výhodu, je kvalitní dopravní síť, tím spíše, že doprava je jedním z klíčových faktorů ekonomické výkonnosti. Ekonomická výkonnost ČR je ve srovnání se státy EU výrazně nižší a v roce 2000 dosáhla jen 60 % úrovně EU-15. Vzhledem k tomu, že poptávka po dopravě stále roste, je třeba optimalizovat dopravní systém tak, aby splňoval požadavky rozšíření a udržitelného rozvoje. Význam dopravy je důležitý pro obsluhu území jak osobní, tak i nákladní dopravou. Nezastupitelnou roli hraje při podpoře podnikání v daných oblastech, v současné etapě vývoje ekonomiky v ČR při získávání zahraničních investorů, neocenitelnou úlohu má i v rámci cestovního ruchu, pro rekreační účely, atd. V souladu se závazky vyplývajícími z členství v EU je nezbytné vytvořit kvalitní napojení dopravních sítí ČR na evropskou dopravní síť.

Území státu je pokryto poměrně hustou sítí železnic a silnic, která však vyžaduje systémovou modernizaci a zvýšení celkové úrovně.

2.1.2 Výkony v osobní a nákladní dopravě

2.1.2.1 Objem přepravy

Objem přepravy vykazoval u některých druhů od roku 1990 sestupný trend. Největší pokles zaznamenala železnice (jak osobní, tak i nákladní), silniční doprava veřejná (osobní) a vodní doprava. Naopak výrazně vzrostla doprava těžkými nákladními vozidly nad 12,5 t, individuální automobilová doprava a letecká doprava. Je nutno uvést, že stouply výkony neekologických druhů dopravy.

2.1.2.2 Osobní doprava

V průběhu let 1990 – 1997 došlo k poklesu poptávky po veřejné osobní dopravě cca o 48 %. V posledních letech poklesla vytíženost spojů, cca 80 % autobusových spojů v pracovní dny je pod hranicí rentability, přičemž za rentabilní provoz v současné době se pokládá doprava při 28 cestujících na jedno vozidlo. Mimo špičku, ve dnech pracovního volna a klidu je počet spojů často nedostačující.

U železniční dopravy došlo v roce 2001 v porovnání s rokem 1995 ke snížení přepravy osob o 16 %. Nejslabším byl rok 1999, v posledních dvou letech dochází ke zvyšování přepravních výkonů (oskm). V letecké osobní dopravě stoupl počet přepravených osob v roce 2001 o 117 % oproti roku 1995.

Vlivem zásadní změny ve vlastnických vztazích v ČR dochází mimo jiné i ke změně struktury zaměstnanosti a k novému prostorovému rozložení zdrojů a cílů zátěžových proudů osobní přepravy. Mění se ceny vstupů osobní dopravy (rostou náklady na provoz), dochází postupně ke zvyšování cen jízdného, ke snižování dotací a tím i k nepříznivé nepřímé podpoře rozvoje individuální automobilové dopravy. V období let 1990 – 1999 vzrostl počet osobních automobilů o téměř 50 % a v roce 2001 dosáhl již přes 3,5 mil. vozidel. Zvláště kritický stav je v hlavním městě Praze, kde připadají na jeden osobní automobil již 2 obyvatelé.

Do oblasti osobní dopravy náleží také městská hromadná doprava (MHD), která je v ČR zajišťována na území 96 měst. Je provozována dopravou autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě Praze i metrem. V roce 2000 se jednotlivé druhy dopravy podílely následujícím poměrem na celkovém objemu přepravy MHD: autobusy 39,3 %, tramvaje 31,7 %, trolejbusy 10,7 % a metro 18,3 %. Současným trendem ve větších městech, případně v příměstských oblastech velkých aglomeračních center, je zavádění integrovaného dopravního systému hromadné dopravy. Tyto systémy integrují všechny dostupné druhy veřejné dopravy s preferencí kolejové dopravy a současně umožňují i integraci tarifní politiky.

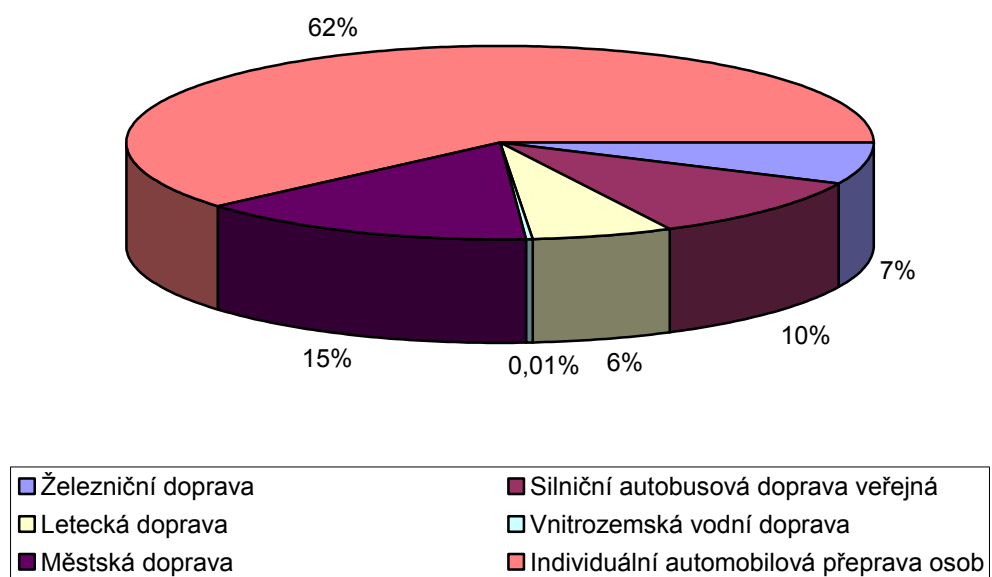
Tab. č. 1: Mezioborové porovnání přepravních výkonů v osobní dopravě

Ukazatel	Jednotka	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Přeprava osob							
Celkem	<i>mil.osob</i>	4 982,0	4 925,3	4 835,4	4 985,8	4 916,1	4 959,3
Železniční doprava	<i>mil.osob</i>	227,1	202,9	182,9	177,0	184,7	190,7
Veřejná autobusová doprava	<i>mil.osob</i>	644,2	465,0	456,0	446,9	438,9	435,6
Letecká doprava*	<i>mil.osob</i>	1,8	2,2	2,4	2,9	3,5	3,9
Vnitrozemská vodní doprava	<i>mil.osob</i>	0,9	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8
Městská hromadná doprava	<i>mil.osob</i>	2 408,0	2 404,5	2 341,7	2 425,2	2 309,8	2 365,5
Individuální automobilová doprava	<i>mil.osob</i>	1 700,0	1 850,0	1 851,7	1 933,2	1 978,4	1 962,8
Přepravní výkon							
Celkem	<i>mil.oskm</i>	91 662,4	93 727,5	93 659,5	97 247,0	101 398,3	102 933,5
Železniční doprava	<i>mil.oskm</i>	8 005,0	7 721,0	7 018,0	6 954,0	7 299,6	7 298,6
Veřejná autobusová doprava	<i>mil.oskm</i>	11 763,2	8 804,0	8 680,9	8 649,0	9 351,3	10 605,4
Letecká doprava*	<i>mil.oskm</i>	2 857,5	3 524,5	3 680,0	4 335,2	5 854,7	6 398,9
Vnitrozemská vodní doprava	<i>mil.oskm</i>	11,9	7,8	7,6	7,5	7,7	7,8
Městská hromadná doprava	<i>mil.oskm</i>	14 524,8	14 670,0	14 547,3	14 948,9	14 967,3	15 209,3
Individuální automobilová doprava	<i>mil.oskm</i>	54 500,0	59 000,0	59 725,7	62 352,3	63 917,6	63 413,5
Průměrná přepravní vzdálenost							
celkem	<i>Km</i>	18,4	19,0	19,4	19,5	20,6	20,8
Železniční doprava	<i>Km</i>	35,2	38,1	38,4	39,3	39,5	38,3
Veřejná autobusová doprava	<i>Km</i>	18,3	18,9	19,0	19,4	21,3	24,3
Letecká doprava*	<i>Km</i>	1 583,1	1 627,2	1 548,2	1 521,1	1 697,0	1 621,5
Vnitrozemská vodní doprava	<i>Km</i>	13,9	11,1	10,9	11,9	9,9	10,0
Městská hromadná doprava	<i>Km</i>	6,0	6,1	6,2	6,2	6,5	6,4
Individuální automobilová doprava	<i>Km</i>	32,1	31,9	32,3	32,3	32,3	32,3

*údaje pouze českých dopravců

Zdroj: MD ČR

Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v roce 2001



Zdroj: MD ČR

Tab. č. 2: Prognóza výkonů v osobní dopravě

Ukazatel	Jednotka	Skutečnost		Předpoklad	Predikce		
		2001	2002	2003	2005	2010	2015
Přeprava osob							
celkem	mil.osob	4 959,3	4 945,7	4 942,34	5 113,11	5 771,67	6 318,99
Železniční doprava	mil.osob	190,72	177,2	170,40	197,07	248,00	279,00
Veřejná autobusová doprava	mil.osob	435,56	406,1	427,54	420,24	480,00	490,00
Letecká doprava*	mil.osob	3,90	4,3	4,36	5,06	8,20	10,40
Vnitrozemská vodní doprava	mil.osob	0,78	0,8	0,93	1,20	1,20	1,20
Městská hromadná doprava	mil.osob	2 365,48	2 338,7	2 311,00	2 329,00	2 374,00	2 419,00
Individuální automobilová doprava	mil.osob	1 962,8	2 018,6	2 028,11	2 160,54	2 660,27	3 119,39
Přepravní výkon							
celkem	mld.oskm	102,93	103,55	103,80	110,78	135,04	154,09
Železniční doprava	mld.oskm	7,29	6,60	6,28	7,50	9,56	10,86
Veřejná autobusová doprava	mld.oskm	10,61	9,67	9,71	10,04	11,24	11,52
Letecká doprava*	mld.oskm	6,40	6,90	7,15	8,26	13,03	15,59
Vnitrozemská vodní doprava	mld.oskm	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
Městská hromadná doprava	mld.oskm	15,21	15,17	15,13	15,16	15,24	15,32
Individuální automobilová doprava	mld.oskm	63,41	65,22	65,52	69,80	85,95	100,78
Podíly na přepravních výkonech							
Železniční doprava	%	7,08	6,37	6,05	6,77	7,08	7,05
Veřejná autobusová doprava	%	10,31	9,34	9,36	9,06	8,32	7,47
Letecká doprava*	%	6,22	6,66	6,89	7,46	9,65	10,12
Vnitrozemská vodní doprava	%	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
Městská hromadná doprava	%	14,78	14,65	14,57	13,68	11,28	9,94
Individuální automobilová doprava	%	61,60	62,98	63,12	63,01	63,65	65,40

Zdroj: MD ČR

*údaje pouze českých dopravců

Byla rovněž zpracována prognóza výkonů v osobní dopravě. Nárůst v železniční osobní dopravě se očekává z důvodů lepšího zapojení tohoto druhu dopravy do celé soustavy osobní dopravy. To se projeví především v sídelních aglomeracích a v jejich bezprostředním okolí, kde postupně vznikají integrované dopravní systémy. V těchto systémech je železnice stále více chápána jako páteř dopravní soustavy, na kterou navazují ostatní druhy dopravy, a to včetně dopravy individuální (parkoviště P&R). S tím je spojena i separace jednotlivých druhů dopravy (pěší zóny apod.). Toto je pro veřejnost velice atraktivní. Bude podporováno větší zapojení železniční dopravy do systémů veřejné dopravy ve větších městech. V oblasti dálkové dopravy umožní zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy dokončení modernizace dalších úseků železničních koridorů.

Pozvolný růst linkové veřejné autobusové dopravy bude rovněž dán zvýšením zapojení do integrovaných dopravních systémů, kde kapacitní linky doplní páteřní síť

železniční dopravy o chybějící segmenty a kde bude také plnit funkci plošné obsluhy území s vazbou na páteřní síť. Zvýší se význam autobusové dopravy v oblastech mimo velké aglomerace, kde bude kvalita dopravních služeb garantována veřejnou správou.

Výrazným způsobem se zvýší atraktivita městské hromadné dopravy díky opatřením na zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti hromadné dopravy, jejichž první výsledky jsou patrné již v současnosti.

V případě dopravy na větší vzdálenosti lze předpokládat velký nárůst individuální automobilové dopravy z důvodů výstavby nových dálnic a rychlostních silnic, a to především v těch směrech, kde zároveň neproběhne výstavba železničních koridorů. Přestože prudký nárůst individuální automobilové dopravy není ve veřejném zájmu, obliba tohoto druhu dopravy vzrůstá. Individuální doprava roste nejen na úkor dopravy hromadné, ale i na úkor dopravy pěší. K důležitým faktorům růstu individuální dopravy patří rovněž tlaky na zrychlení suburbanizačního procesu (city sprawl).

Předpokládanému nárůstu přepravních výkonů v osobní dopravě bude třeba přizpůsobit i rozvoj dopravní infrastruktury, včetně ohledu na dopady na životní prostředí. V případě nedostatečného uplatňování finančních prostředků v těch druzích doprav, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, může docházet ke zvýšení negativních důsledků rostoucí dopravy na životní prostředí.

2.1.2.3 Nákladní doprava

Po roce 1990 byly přijímány nové zákony, které maximálně liberalizovaly přístup k trhu. K největším změnám došlo v podílu silniční dopravy na celkové nákladní dopravě, přičemž její podíl se ztrojnásobil. K 31.12.2001 bylo registrováno celkem 41 592 podniků veřejné silniční nákladní dopravy. Počet nákladních automobilů všech kategorií od r. 1990 vzrostl téměř o 100 %. V roce 2001 dosáhl celkem 296 412 nákladních vozidel a 24 823 tahačů. Silniční doprava zajišťuje nyní (2001) asi 70 % výkonů v nákladní přepravě, přičemž železnice kolem 29 %. Značně se zvýšila tranzitní doprava a zatížení silničních hraničních přechodů.

Tuto situaci je potřeba řešit rovněž převedením na ekologičtější druhy dopravy.

V porovnání podílů jednotlivých druhů doprav v ČR s některými evropskými vyspělými státy si udržuje železniční doprava v ČR stále poměrně silný podíl přepravního výkonu, jak ukazuje následující tabulka.

Tab. č. 3: Porovnání přepravních výkonů v ČR s vybranými státy CEMT

Druh Dopravy	Vybrané státy CEMT - 19 států ¹		Německo		Rakousko ²		Francie		ČR	
	výkon (mil.tkm)	podíl (%)	výkon (mil.tkm)	podíl (%)	výkon (mil.tkm)	podíl (%)	výkon (mil.tkm)	Podíl (%)	výkon (mil.tkm)	podíl (%)
Železnice										
Národní	132861	9,727	34556	8,189	3876	7,316	25193	10,260	7081	12,262
Mezinárodní	117626	8,611	39703	9,409	13020	24,575	25204	10,264	9801	16,972
Celkem	250487	18,338	74259	17,599	16896	31,891	50397	20,524	16882	29,234
Silnice										
Národní	786327	57,567	230008	54,510	12389	23,384	168604	68,663	16082	27,849
Mezinárodní	212644	15,568	52871	12,530	21139	39,900	19837	8,078	24178	41,869
Celkem	998971	73,134	282879	67,040	33528	63,284	188441	76,741	40260	69,718
Voda										
Národní	25405	1,860	11770	2,789	94	0,177	3594	1,464	22	0,038
Mezinárodní	91079	6,668	53047	12,572	2462	4,647	3122	1,271	583	1,010
Celkem	116484	8,528	64817	15,361	2556	4,824	6716	2,735	605	1,048
CELKEM:	1365942	100	421955	100	52980	100	245554	100	57747	100
Poznámky:										
1) vybrané státy CEMT:										
Německo, Rakousko, Belgie, Dánsko, Španělsko, Finsko,										
Francie, Řecko, Irsko, Island, Itálie, Lucembursko, Nizozemí,										
Norsko, Portugalsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko a Velká Británie										
2) v Rakousku byly v oblasti silniční dopravy k dispozici pouze data za rok 2000										

Zdroj: statistika CEMT

Pro ilustraci např. u železnice nákladka tuhých paliv v roce 2001 poklesla oproti r. 1992 o 50,6 % (byly sníženy dodávky zejména hnědého uhlí na Slovensko, zvýšil se dovoz elektřiny do ČR, atd.), dále došlo k podstatným změnám v přepravě hutních a strojírenských výrobků, atd. V železniční dopravě jsou hlavním dopravcem České dráhy a.s. (v roce 2001 to bylo 90,6 % z nákladní přepravy). Celkem v roce 2001 provozovalo železniční dopravu na veřejných drahách na základě udělené licence 33 dopravců.

Další souvislosti:

* Vodní doprava rovněž zaznamenala pokles přepravních výkonů, v r. 2001 téměř o 48 % oproti roku 1995 (podíl na přepravním trhu však tvoří pouze 1,02 %). Ve vnitrozemské vodní dopravě provozovalo nákladní dopravu 10 dopravců (stav k r. 2001).

* V letecké dopravě je k roku 2001 v provozu 85 letišť, z nichž 12 slouží veřejnému mezinárodnímu provozu. Mezi největší letiště patří Praha – Ruzyně, Ostrava – Mošnov, Brno – Tuřany, Pardubice a Karlovy Vary. Letiště Praha - Ruzyně zajišťuje přes 94 % výkonů v osobní a 84 % výkonů v nákladní dopravě.

* V kombinované dopravě dochází k pomalému, ale trvalému růstu objemu přepravy. Zboží přepravené v kontejnerech po železnici má průměrný indexový roční nárůst 1,1. V r. 2001 bylo přepraveno celkem 2773 tisíc tun zboží (včetně hmotnosti kontejnerů). Z ekologických důvodů byla v roce 1994 v úseku Lovosice - Drážďany zavedena přeprava silničních nákladních automobilů po železnici systémem Ro - La. Počet přepravených vozidel za rok se pohybuje v rozmezí 80 - 100 tisíc. V současnosti se hledají možnosti zvýhodnění a udržení této přepravy přes České středohoří i po uvedení dálnice D8 do provozu (předpokládá se v roce 2005). V letech 1993 – 1999 byla v provozu linka Ro – La České Budějovice -

Villach. Největším problémem u systému Ro – La jsou dotace do provozu. Snížení státních dotací by přineslo podstatné zvýšení ceny za přepravu a silniční dopravci by tento druh dopravy nepoužívali. Používání výměnných nástaveb je v ČR v minimálním množství, ale postupně se tento způsob kombinované přepravy rozšiřuje.

Finanční podpora - investiční dotace ze státního rozpočtu je směřována především na nákup speciálních železničních vozů pro ČD, zavedení systému výměnných nástaveb, nákup překládacích mechanismů, úpravu plavidel určených pro kombinovanou dopravu a úpravy ploch v překladištích.

Tab. č. 4: Investiční výdaje do kombinované dopravy ze státního rozpočtu (v mil. Kč)

	Rok								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kombinovaná doprava	0	0	0	63,00	115,00	117,958	85,806	287,00	0

Zdroj: MD ČR

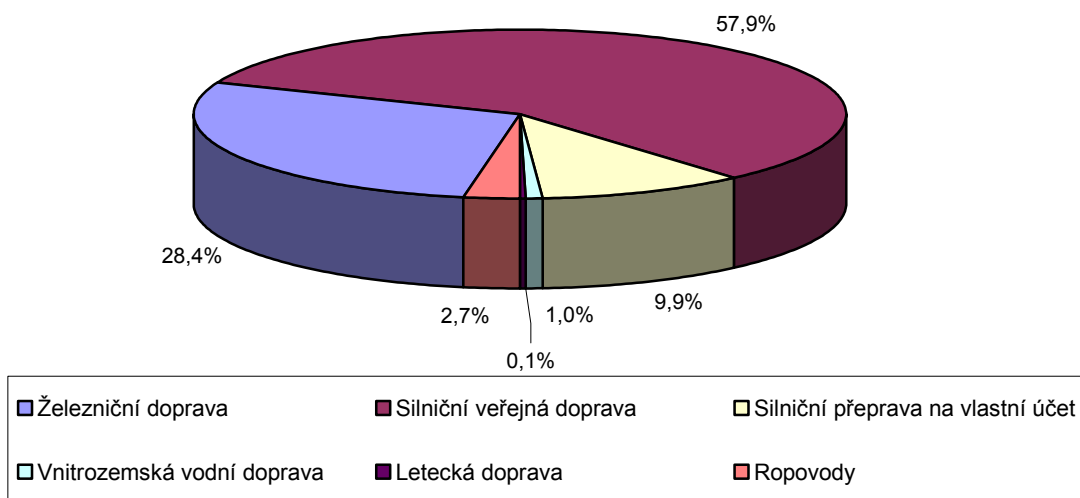
Tab. č. 5: Mezioborové porovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

Ukazatel	Jednotka	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Přeprava zboží							
<i>celkem</i>	<i>tis.tun</i>	692 125	634 703	577 366	540 928	514 902	537 511
Železniční doprava	<i>tis.tun</i>	108 871	111 379	104 788	90 734	98 253	97 218
Silniční veřejná doprava	<i>tis.tun</i>	360 644	222 642	201 933	207 763	199 565	248 490
Silniční doprava na vlastní účet	<i>tis.tun</i>	218 152	298 840	268 954	240 537	215 159	190 193
Vnitrozemská vodní doprava	<i>tis.tun</i>	4 441	1 828	1 678	1 877	1 906	1 594
Letecká doprava*	<i>tis.tun</i>	18	14	13	17	19	16
Přepravní výkon							
<i>celkem</i>	<i>mil.tkm</i>	55 272	62 460	53 592	54 620	57 343	57 777
Železniční doprava	<i>mil.tkm</i>	22 623	21 010	18 709	16 713	17 496	16 882
Silniční veřejná doprava	<i>mil.tkm</i>	26 577	30 781	24 489	26 039	31 363	34 212
Silniční doprava na vlastní účet	<i>mil.tkm</i>	4 691	9 859	9 423	10 925	7 673	6 048
Vnitrozemská vodní doprava	<i>mil.tkm</i>	1 348	783	915	913	773	606
Letecká doprava*	<i>mil.tkm</i>	33	27	56	30	38	29
Průměrná přepravní vzdálenost							
<i>celkem</i>	<i>km</i>	82,3	98,4	94,9	102,8	112,4	108,9
Železniční doprava	<i>km</i>	207,8	188,6	178,5	184,2	178,1	173,7
Silniční veřejná doprava	<i>km</i>	74,5	138,3	121,3	125,3	157,2	137,7
Silniční doprava na vlastní účet	<i>km</i>	22,4	33,0	35,0	45,4	35,7	31,8
Vnitrozemská vodní doprava	<i>km</i>	303,6	428,3	500,0	484,0	405,6	366,5
Letecká doprava*	<i>km</i>	1 906,0	1928,6	4 236,2	1 747,0	1 994,0	1 816,6

Zdroj: MD ČR

*údaje pouze českých dopravců

Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy v roce 2001



Tab. č. 6: Prognóza výkonů v nákladní dopravě

Ukazatel	Jednotka	Skutečnost		Předpoklad	Predikce		
		2001	2002	2003	2005	2010	2015
Přeprava zboží							
celkem	tis.tun	537 511	568 507	537 300	559 610	652 400	719 480
Železniční doprava	tis.tun	97 218	92 005	97 010	93 930	95 630	98 360
Silniční veřejná doprava	tis.tun	248 490	263 910	245 660	278 580	365 610	432 600
Silniční doprava na vlastní účet	tis.tun	190 193	210 972	193 020	185 720	188 340	185 400
Vnitrozemská vodní doprava	tis.tun	1 594	1 602	1 590	1 360	2 800	3 100
Letecká doprava*	tis.tun	16	18	20	20	20	20
Přepravní výkon							
celkem	mil.tkm	57 777	61 451	57 790	56 180	61 100	65 650
Železniční doprava	mil.tkm	16 882	15 810	16 890	15 270	16 950	19 380
Silniční veřejná doprava	mil.tkm	34 212	37 777	34 210	34 590	37 280	39 050
Silniční doprava na vlastní účet	mil.tkm	6 048	7 282	6 050	5 740	5 670	5 900
Vnitrozemská vodní doprava	mil.tkm	606	550	610	540	1 120	1 230
Letecká doprava*	mil.tkm	29	32	30	40	80	90
Podíly na přepravním výkonu							
Železniční doprava	%	29,17	25,71	29,22	27,18	27,74	29,52
Silniční veřejná doprava	%	59,12	61,44	59,20	61,58	61,01	59,48
Silniční doprava na vlastní účet	%	10,45	11,84	10,47	10,22	9,28	8,99
Vnitrozemská vodní doprava	%	1,21	0,96	1,06	0,96	1,83	1,87
Letecká doprava*	%	0,05	0,05	0,05	0,06	0,14	0,14

Zdroj: MD ČR

*údaje pouze českých dopravců

Prognóza nákladní přepravy byla rovněž zpracována a je uvedena v tabulce.

Prudký nárůst v silniční dopravě, ke kterému došlo v uplynulé dekádě, přinesl řadu problémů jako jsou kongesce a problémy s parkováním. Stav infrastruktury neodpovídá rozsahu těžké silniční nákladní dopravy, přičemž příležitosti pro využití kombinované dopravy je stále málo. Zařízení pro využití kombinované dopravy je k dispozici pouze v některých regionech a některé kraje nemají možnost kombinovanou dopravu využívat – jde například o kraje: Jihočeský, Karlovarský, Liberecký, Královéhradecký a Vysočina. Systém Ro-La je provozován, především z důvodů ochrany životního prostředí, v severozápadních Čechách (Lovosice – Drážďany), ovšem je závislý na dotacích.

Zvyšování podílu silniční dopravy (velký růst) na úkor dopravy železniční (stagnace) je dán rozvojem logistických technologií, kdy velká distribuční centra a průmyslové zóny jsou budovány výhradně s ohledem na připojení komunikací dálničního typu. Nové logistické postupy vyžadují dodávky na čas s minimalizací doby přepravy, a zároveň přepravu menších sérií v kratších intervalech. Nepříznivý trend je možné ovlivnit zdokonalením technologií kombinované dopravy a podporou logistiky založené na regionálním principu, jejíž efektem by byla opětovná koncentrace přepravních proudů. Prognóza nárůstu vodní dopravy je založena na předpokladu, že dojde ke zlepšení plavebních podmínek na Labi, a tím ke zvýšení počtu plavebních dní, kdy je provoz hospodárný. Dalším předpokladem je splavnění Labe do Pardubic, které by umožnilo prodloužit přepravní vzdálenost vodní dopravy u multimodálních přeprav ve směru od Spolkové republiky Německo na Moravu a zpět.

Předpokládané zvýšení přepravních výkonů je podmíněno rozvojem potřebné dopravní infrastruktury, především železniční a to se státní podporou. Podporovány budou druhy dopravy s minimálními účinky na životní prostředí (železniční, kombinovaná a vodní).

2.1.3 Dopravní infrastruktura

Česká republika hraje i přes svou relativně malou rozlohu díky geografické poloze v centru Evropy důležitou úlohu v evropském dopravním systému. Kvalitní dopravní síť je podmínkou pro to, aby tranzitní doprava nebyla pro území ČR zdrojem obtíží, ale naopak přínosem. Je to důležité především z hlediska životního prostředí a konkurenceschopnosti.

Poměrně hustá síť železnic a silnic ne ve všech případech odpovídá změnám v přepravních vztazích, ke kterým v posledním desetiletí došlo. Dalším problémem je též technický stav infrastruktury.

Pokud budeme srovnávat dopravní infrastrukturu ČR se státy EU-15, pak můžeme říci, že z hlediska hustoty je situace vyhovující a např. u železnic je v některých případech hustota dokonce vyšší. Ovšem z hlediska celkového technického stavu a kvality je situace daleko horší. To je dáno nedostatečnou údržbou.

Finanční prostředky vkládané do dopravní infrastruktury zaostávají za doporučenými průměrnými náklady na výstavbu ve výši 1,5 – 2 % HDP. V roce 2000 vzrostla výše vkládaných prostředků do dopravní infrastruktury na 1,36 % z HDP, ale to je stále neadekvátní a rovněž roste závislost na půjčkách.

V roce 2000 byl zřízen Státní fond dopravní infrastruktury. Byl tak vytvořen zdroj financování dopravní infrastruktury obvyklý ve státech EU. Příjmy do SFDI plynou z výnosů silniční daně, části výnosů ze spotřební daně uhlovodíkových paliv a maziv a poplatků za používání sítě dálnic a některých rychlostních silnic. Pro roky 2000 až 2002 jsou na straně příjmů rovněž finanční prostředky z privatizace z Fondu národního majetku. Ani tyto prostředky však zdaleka nestačí pokrýt všechny finanční nároky dopravní infrastruktury.

Podrobnější informace k dopravní infrastruktuře jsou v příloze č. 1 a 2.

2.1.3.1 Železnice

Provozní délka železničních tratí je 9 523 km, z čehož je 2 893 km (30,1 %) tratí elektrizováno, mezi něž patří hlavní mezinárodní koridory. Veřejná železniční síť (SŽDC) se podle Zákona o drahách administrativně dělí na dráhy celostátní a regionální. Celostátní dráhy zahrnují tratě v délce 6 305 km, regionální mají délku 3 139 km. Seznam železničních tratí zařazených do regionálních drah je předmětem usnesení vlády ČR ze dne 20. prosince 1995 č. 766. Hustota železniční sítě je 0,12 km železničních tratí na 1 km². Téměř celá síť veřejných železnic je státní, s výjimkou JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy a.s.), dvou tratí úzkého rozchodu v jižních Čechách (79 km) a tratí Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín (22 km), které jsou ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desné. Po nabytí platnosti Zákona o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, zůstane železniční infrastruktura státní.

2.1.3.1.1 Charakteristika problémů

Celkově se dá říci, že železniční síť neodpovídá svým technickým stavem a v některých případech i návazností požadovaným potřebám. Rovněž i průběžná obnova dopravní cesty je naprosto minimální, s výjimkou realizace modernizace tratí I. a II. koridoru a přípravy realizace modernizace III. a IV. koridoru. Dlouhodobě dochází k celkovému zhoršování technického stavu, díky nedostatečné výši vkládaných finančních prostředků do železniční infrastruktury. V mnoha případech je problémem udržení tratí v provozuschopném stavu, v některých případech pak musela být zavedena dlouhodobá výluka pro technickou nezpůsobilost dráhy k jejímu provozování.

Technická úroveň železniční infrastruktury ČD není rozhodně vyhovující, ať už po stránce traťových rychlostí (na 56 % délky tratí je traťová rychlost nižší než 80 km/h, na 6 % v rozmezí 120 – 160 km/h), úrovně zabezpečení přejezdů (jen 32 % je vybaveno světelným signalizačním zařízením), zabezpečovacího zařízení staničního i traťového, atd.

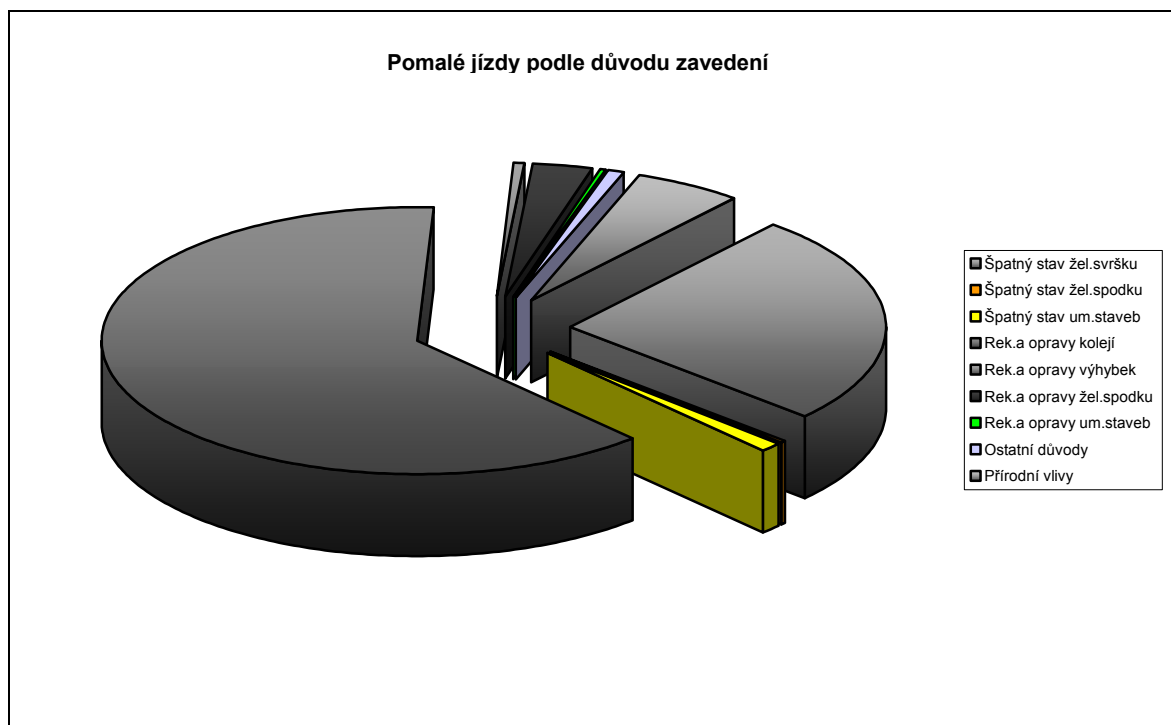
Největším problémem je však v současnosti oblast údržby železniční infrastruktury. Pokud jde o technický stav železničního svršku na celostátních drahách, tak jako nevyhovující je hodnocen na 18 % jejich celkové délky a u regionálních drah pak na 22 % délky. To znamená, že na těchto úsecích muselo dojít k omezení rychlosti, příp. přechodnosti železničních vozidel. Pro zajištění normového stavu (obnova a rekonstrukce odepsaných zařízení a uvedení železničního svršku /kolejnice, pražce, výhybky/ do stavu, který odpovídá předpisům, normám a současnému stavu techniky) by bylo zapotřebí částky cca 31,2 mld. Kč. Pro zajištění provozuschopnosti (stav zachování současného stavu se všemi omezeními bez dalšího zhoršování technických parametrů) by bylo třeba 8,2 mld. Kč. Pokud jde o železniční spodek (kolejové lože, štěrky), tak ten je hodnocen jako nevyhovující dokonce na 62 % délky tratí. Pro zajištění normového stavu by bylo v tomto případě třeba 19,3 mld. Kč a pro udržení provozuschopnosti pak 3,2 mld. Kč. Ještě horší stav je u traťového a staničního zabezpečovacího zařízení, které ve většině případů již naprosto nevyhovuje svou technickou úrovní, tedy především úrovní bezpečnosti. Pro zajištění normového stavu by bylo zapotřebí v případě zabezpečovacího zařízení 56,1 mld. Kč. Pro udržení provozuschopnosti by pak bylo třeba 2,3 mld. Kč. Celková částka pro zajištění normového stavu všech součástí železniční infrastruktury (žel. svršek, spodek, přejezdy, mosty, tunely, budovy, zabezpečovací, elektrotechnická a sdělovací zařízení), by představovala 160,5 mld. Kč. Udržení provozuschopnosti by pak vyžadovalo 20,5 mld. Kč.

Názorně ukazuje situaci následující tabulka, kdy pro špatný stav musí být snížena traťová rychlost.

Tab. č. 7: Přehled pomalých jízd (k 30.11.2002)

Důvod pomalé jízdy	Celkem délka (km)
Špatný stav žel.svršku	57,606
Špatný stav žel.spodku	0,700
Špatný stav um.staveb	2,190
Rekonstrukce a opravy kolejí	140,925
Rekonstrukce a opravy výhybek	1,182
Rekonstrukce a opravy žel.spodku	7,200
Rekonstrukce a opravy umělých staveb	0,300
Ostatní důvody	2,031
Přírodní vlivy	12,583

Zdroj: SŽDC



Pozitivním faktorem železniční infrastruktury v ČR je naopak vysoká hustota sítě, což spolu s vysokou hustotou stanic a zastávek zabezpečuje dobrou dostupnost jak osobní, tak nákladní dopravy. Vyhovující je ve většině případů i kapacita tratí.

V porovnání se západními evropskými státy lze stav hodnotit následovně:

Tab. č. 8: Hustota železniční sítě

Země	Km / km ² v provozu celkem	Km / km ² dvou a více kolejných tratí	% elektrifikovaných tratí
ČR	0,120	0,024	30
Rakousko	0,066	0,021	60
SRN	0,103	0,049	50
Belgie	0,114	0,086	78
Holandsko	0,069	0,047	73
Francie	0,057	0,029	45
EU-15	0,047	0,017	50

Zdroj: EHK/OSN (1999)

Z přehledu je patrné, že ČR má vysokou hustotu železniční sítě, ale zaostává v elektrizaci těchto tratí a v počtu dvou a více kolejných tratí.

Z mezikrajského srovnání můžeme jednotlivé kraje rozdělit do několika skupin, podle jejich potřeb a možností jejich realizace. Nejhuře vychází kraj Karlovarský (nedokončená elektrizace tratě Cheb – Chomutov, nedostatečné spojení s Prahou), Liberecký (zcela bez kvalitního železničního spojení), Jihočeský kraj (zde je třeba modernizovat IV. koridor) a Zlínský (nedostatečné spojení s Prahou). Skupinu huře vybavených krajů tvoří hl.m. Praha (špatné spojení v některých relacích středních délek) a Středočeský kraj. K průměrně vybaveným krajům patří Plzeňský kraj s nerealizovanou modernizací III. koridoru. Podprůměrným je kraj Královéhradecký. Přehled vybavenosti regionů je v příloze č. 2. Úroveň regionální nerovnoměrnosti bude zohledněna při výběru projektů, viz Programový dodatek.

Vzhledem k existující situaci nedostatku zdrojů pro zabezpečení kvalitní údržby v rozsahu celé železniční sítě jsou prostředky přednostně směřovány do tratí s ekonomickým přínosem pro Českou republiku, se silnou přepravou cestujících nebo jinak důležitých.

Tab. č. 9: Investiční prostředky vložené do železniční infrastruktury (v mil. Kč)

Rok	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 *	2000	2001
Investice celkem	3287,0	2047,0	2404,2	3142,5	3896,9	5506,9	10057,9	10 911,6	9 909,9	13200,3	13417,0
Státní rozpočet	448,0	1003,3	2000,0	2392,5	2321,2	2456,1	3201,5	3902,1	5537,5	3813,4	27,0
SFDI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1460,8	5199,4
Vlastní zdroje	2839,0	1043,7	404,2	750,0	991,8	96,4	1170,4	1433,0	321,3	**	**
Úvěr					555,4	2754,8	5466,2	4 903,0	3078,8	**	**
PHARE					28,5	195,7	39,4	453,0	786,1	**	**
Příspěvek						3,8	87,9	140,0	67,2	**	**
Ostatní						0,1	92,5	80,5	119,0	**	**

Zdroj: MD ČR

Poznámka: ve výdajích ze státního rozpočtu nejsou zahrnuta vozidla pro osobní dopravu

* změna metodiky z hlediska započítávání bankovních úvěrů

** údaje nejsou k dispozici

2.1.3.1.2 Výhledové záměry

Hlavní pozornost je směřována pochopitelně na celostátní tratě zařazené do evropských sítí TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe – Posouzení potřeb dopravní infrastruktury ve střední a východní Evropě, proces TINA zahájen v roce 1995). Vládou byla odsouhlasená „Modernizace vybrané železniční

sítě“, která zahrnuje čtyři tzv. tranzitní koridory. Většina těchto tratí v celkové délce 1962 km je součástí IV. a VI. Panevropského koridoru. Z hlediska financování byla do současné doby schválena modernizace I. a II. tranzitního koridoru, která probíhá a v letech 2003 resp. 2005 bude dovedena ke konci. Rovněž bylo vládou ČR schváleno financování IV. a následně III. tranzitního koridoru, s možným spolufinancováním z programu ISPA a Fondu soudržnosti. Na IV. koridoru (směřuje z Prahy ve směru na České Budějovice a Linz) započnou práce v roce 2003 a skončí v roce 2010. Jako poslední bude započato s rekonstrukcí koridoru III., který vytvoří východo-západní spojnici mezi bavorským Nürnbergem, Prahou a Slovenskem (plánovaná realizace v časovém horizontu 2004-2010).

Jako prioritní jsou zahrnuty rovněž tyto projekty:

- zajištění tzv. normového stavu, tj. odstranění trvalých a přechodných pomalých jízd, způsobených zhoršeným stavem železničních tratí
- zlepšení zabezpečení silničních přejezdů
- instalace moderního zabezpečovacího zařízení, zavádění Traťového radiového systému
- vybudování mimoúrovňových příchodů v železničních stanicích k nástupištím pro osobní dopravu pro zajištění bezpečnosti cestujících

Z této strategie jsou vytipovány předpokládané podporované projekty, které jsou uvedeny v Programovém dodatku a shodují se s cíli k opatření 1.1 Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů.

Navrhované typy podporovaných projektů a kategorie oblastí intervence strukturálních fondů:

- elektrizace tratí celostátní sítě
- modernizační úpravy železničních uzlů celostátní sítě
- zvýšení kapacity a kvality železniční infrastruktury v příhraničních oblastech s vazbou na železniční sítě okolních států
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu

2.1.3.2 Silnice

Délka dálnic a silnic činí v ČR cca 55 427 km. Vyhovující je hustota sítě (0,737 km silnic a dálnic na 1 km²), nízká je hustota samotných dálnic (0,006 km/km²).

V porovnání se západními evropskými státy je stav následující:

Tab. č. 10: Hustota silniční a dálniční sítě

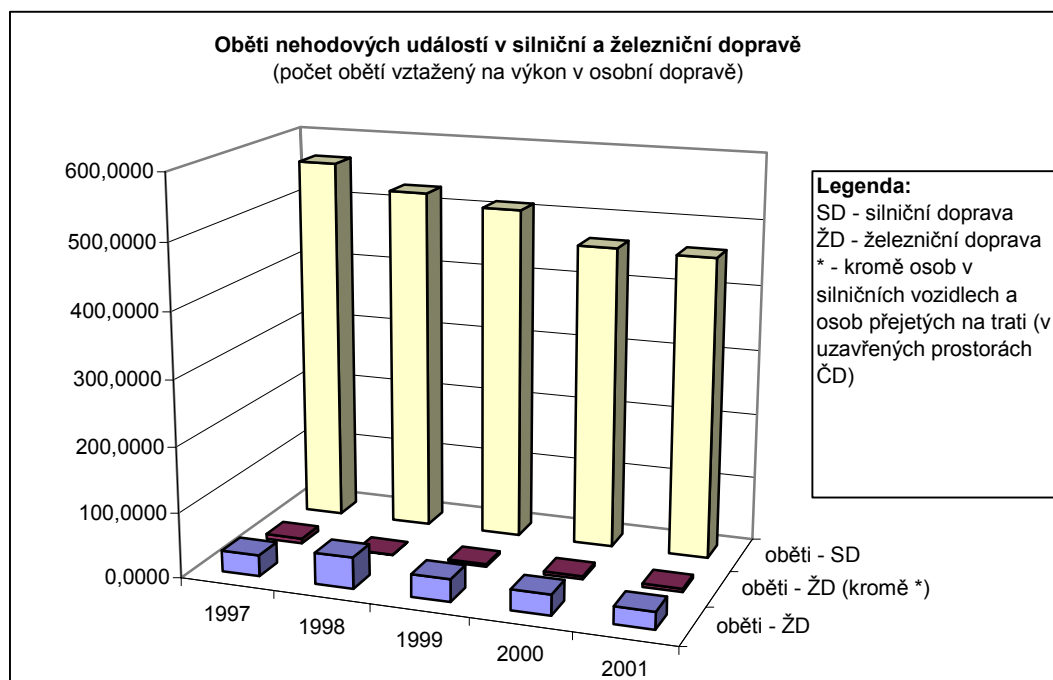
Země	Hustota silnic a dálnic km / km ²	Hustota dálnic km / km ²
ČR	0,737	0,006
Rakousko	0,444	0,019
SRN	0,675	0,032
Belgie	0,571	0,056
Holandsko	0,236	0,056
Francie	0,715	0,018
EU-15	0,389	0,015

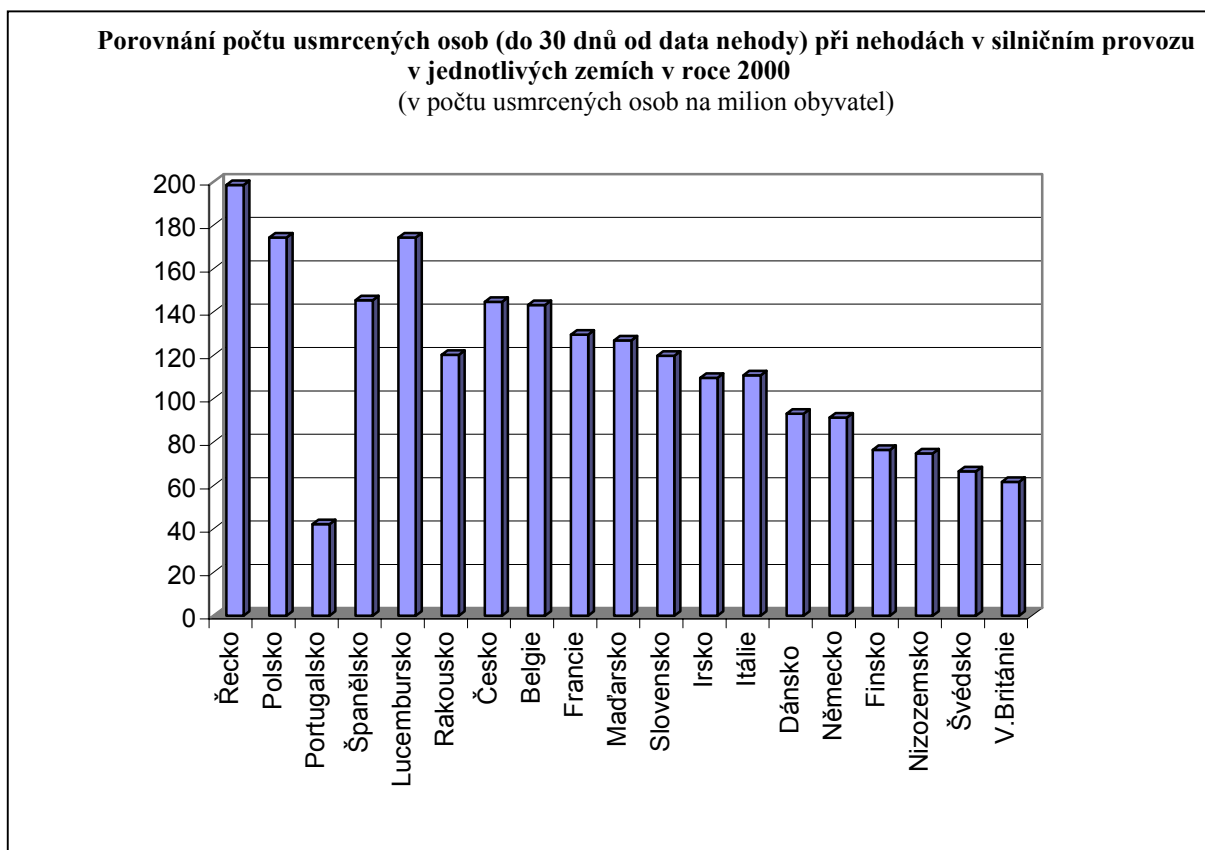
Zdroj: EHK/OSN

Tab. č. 11: Oběti nehodových událostí v silniční a železniční dopravě (počet obětí vztažený na výkon v osobní dopravě)

Rok	1997	1998	1999	2000	2001
ŽELEZNICE					
počet obětí absolutní	250	336	240	229	193
oběti v silničních vozidlech a osoby přejeté na trati	191	332	211	195	154
počet obětí kromě obětí v silničních vozidlech a přejetých na trati	59	4	29	34	39
přepravní výkon v osobní dopravě [mil. oskm]	7721	7018	6954	7299	7298
počet obětí vztažený na výkon [oběti/mld. oskm]	32,38	47,88	34,51	31,37	26,45
počet obětí dle řádku 4 vztažený na výkon [oběti/mld. oskm]	7,6415	0,5700	4,1703	4,6582	5,3439
SILNICE					
počet zraněných	36608	35227	34710	32439	33676
počet usmrcených	1597	1360	1455	1468	1334
počet obětí absolutní	38205	36587	36165	33907	35010
přepravní výkon v osobní dopravě [mil. oskm]	67804	69480	70899	73191	76128
počet obětí vztažený na výkon [oběti/mld. oskm]	563,46	526,58	510,09	463,27	459,88

Zdroj: MD ČR





Pozemní komunikace se v ČR dělí na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, silnice II. a III. třídy vlastní kraje. Místní komunikace vlastní příslušné obce. Délka dálnic je v ČR 517 km a 353 km rychlostních komunikací, které se sledují v rámci kategorie silnic I. třídy a mají parametry obdobné jako dálnice, silnic I. třídy je 6 091 km, II. třídy 14 636 a silnic III. třídy je 34 183 km. Dálnice a některé silnice I. třídy, na nichž se realizuje největší podíl dopravního výkonu, spojují nejdůležitější centra. Sem náleží i síť mezinárodních tras podle evropské dohody AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), jejichž délka činí 2 644 km.

Přehled ukazuje na jedné straně vysokou hustotu silnic, na straně druhé zaostávání rozvoje dálniční sítě (je však třeba zdůraznit, že rychlostní komunikace v ČR se z provozního hlediska od dálnic neliší - na rozdíl od většiny posuzovaných států - a proto by je bylo třeba do hustoty dálniční sítě započítávat, takže hodnota hustoty dálnic v ČR by se blížila hodnotě 0,01). Tato skutečnost vede i k značnému počtu usmrcených osob, který dosáhl v ČR v r. 2000 počtu 144 na 1 mil. obyvatel, což výrazně překračuje průměr EU, kde tento počet je 109 osob. Nepříznivý vývoj je ovlivněn dosažením vysokého stupně motorizace bez odpovídajícího zlepšení infrastruktury v krátkém časovém období (10 let). Počet 362 vozidel (osobní a nákladní automobily)/ 1000 obyvatel, respektive 335 osobních automobilů/ 1000 obyvatel ale nedosahuje úrovně zemí západní Evropy, kde připadá v průměru 418 osobních automobilů/1000 obyvatel.

2.1.3.2.1 Charakteristika problémů

Technický stav pozemních komunikací je obdobně špatný jako v případě železniční sítě. Rozdílem je ovšem to, že zde na rozdíl od železnic, dochází k nárůstu dopravního

zatížení. Reálná hodnota finančních prostředků vynakládaných na údržbu a opravy však klesá. Nezbytným předpokladem pro zamezení dalšího zhoršování stavu silnic a mostů, postupného zlepšení jejich stavu na úroveň srovnatelnou se zeměmi EU a k zajištění bezpečné a plynulé jízdy účastníků provozu, je podstatné zvýšení objemu neinvestičních prostředků vydávaných na údržbu a opravy silnic a dálnic.

Vzhledem k růstu provozu v některých přepravních směrech dochází k disproporcím mezi poptávkou a existující kapacitou. Přitom se však výstavba nových komunikací spíše zpomaluje z důvodu nedostatku finančních prostředků. Důležitou oblastí je rovněž výstavba obchvatů měst a obcí, která je nutná především z důvodů negativních vlivů na životní prostředí a rovněž z důvodů bezpečnosti. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel. Jen 44,4 % délky silnic I. třídy odpovídá normovým parametrům, část komunikací je dokonce vedena historickými centry měst a obcí. Důsledkem narůstajícího provozu a klesající údržby je zhoršování technického stavu komunikací. V roce 2000 bylo 33,2 % délky silnic I. třídy hodnoceno jako nevyhovujících nebo havarijních. Za rok 2001 byla pak zjištěna potřeba na opravy havarijních úseků silnic I. třídy ve výši 4,7 mld. Kč, skutečně bylo vyčerpáno pouze 3,4 mld. Kč. Důležitou oblastí je rovněž údržba svislého a vodorovného dopravního značení, jehož nedostatečná údržba může mít také dopady na bezpečnost provozu.

Celkově se dá říci, že stavební stav silnic II. a III. třídy je ještě horší než je tomu u silnic I. třídy. V roce 2000 bylo 40,3 % délky silnic II. třídy hodnoceno jako nevyhovující. U silnic III. třídy to pak bylo 49,9 % jejich délky.

Pokud jde o srovnání krajů, pak k nejhůře vybaveným patří kraje Zlínský, Karlovarský, Jihočeský a Pardubický. Tyto kraje dosud nemají dálnici ani rychlostní komunikaci. K podprůměrným patří kraje Moravskoslezský a Královéhradecký (zde je potřebné dokončit dálnici D11).

2.1.3.2.2 Výhledové záměry

Hlavní pozornost by měla být věnována výstavbě dálnic a rychlostních silnic, výstavbě obchvatů obcí u ostatních důležitých silnic a výstavbě dalších ekologických opatření. Z již probíhajících akcí jde především o stavby na dálnicích D1, D3, D5, D8, D11, D47 a rychlostních silnicích R1 (okruh kolem Prahy), R35 (obchvat Olomouce a další úseky), R55, R52 a R48. Celkově jsou náklady na dostavbu plánovaného rozsahu dálnic odhadovány na 160 mld. Kč a na dostavbu okruhu kolem Prahy na 46 mld. Kč, jehož nezbytnost dokladují i nedávné povodně. Dále je potřeba zlepšit údržbu stávajících komunikací, jak již bylo zmíněno výše.

V oblasti infrastruktury silniční dopravy se počítá v ČR v nejbližším období s realizací následných typů staveb (v rámci rozsahu OP Infrastruktura, tj. na silnicích I. třídy):

- budování obchvatů měst a obcí
- rekonstrukce mostů
- rekonstrukce komunikací, úpravy křižovatek, budování opěrných zdí, úprava povrchu vozovek, atd.
- zlepšování stavu silnic I. tříd v pohraničních oblastech

2.1.3.3 Vnitrozemské vodní cesty

Vnitrozemskými vodními cestami jsou zákonem č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě v paragrafu 2 definovány vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat

plavbu. Délka využívaných vodních cest na území ČR je 663,6 km, z toho pro dálkovou vodní dopravu je využitelných 303 km souvislé labsko-vltavské vodní cesty. Vodní doprava má v ČR poměrně malý podíl na přepravních výkonech, je to zčásti dáno jediným napojením sítě vodních cest v ČR na Labe, které je vzhledem k regulačnímu způsobu splavnění části řeky poněkud problematické. Jedním z důsledků nízkého využívání vodní dopravy je i mnohaleté období stagnace rozvoje, parametrů i spolehlivosti vodních cest v ČR, které přispívá k tomu, že jen malá část vodní sítě ČR může být zařazena do odpovídajících mezinárodních kategorií bez jistých přídatných omezení.

Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) zavazuje ČR k rozvoji vodních cest s odpovídajícími parametry. Součástí IV. multimodálního koridoru podle této dohody je labsko-vltavská vodní cesta. Tato jediná vodní cesta využitelná pro mezinárodní dopravu trpí v současnosti kolísáním přípustných parametrů na regulovaném vodním toku v délce 40 km mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Bez realizace stavby vedoucí ke zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku bude i nadále znehodnoceno cca 260 km labsko-vltavské vodní cesty nad Ústím nad Labem a řada přístavů na této vodní cestě. Chybí také připojení ČR na oderskou a zejména na dunajskou a tím i rýnskou plavební oblast.

Tab. č. 12: Investiční výdaje (v mil. Kč)

	Rok							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vodní cesty	48,2	47,8	15,5	87,4	202,4	114,8	402,2	292,2
Celkem								
V tom: SR	0	0	0	87,4	170,86	106,2	93	0
SFDI							161,8	268,8

Zdroj: MD ČR

2.1.3.3.1 Výhledové záměry

Mezi prioritní infrastrukturní projekty v oblasti vodní dopravy v ČR patří především zlepšení plavebních poměrů na regulovaném úseku dolního Labe, dokončení splavnosti středního Labe do Pardubic, odstranění úzkých míst a normalizace parametrů na stávající labsko-vltavské vodní cestě a dokončení splavnosti Vltavy v úseku Třebenice-České Budějovice. Ve výhledu je nutné uvažovat o připojení ČR na Dunaj a Odru. Pro rozvoj vodní dopravy mají velký význam investice do přístavní infrastruktury a do oblasti telematiky. Zde je však nutno upozornit i na negativní důsledky při případné realizaci některých uvažovaných staveb, např. se jedná o zásah do ekotonálních ekosystémů, břehových porostů, změna vodního režimu v krajině, změna druhové diverzity organismů, atd.

2.1.3.4 Letiště

Letecká doprava v ČR zaznamenává v současné době nejrychlejší nárůst přepravy. V České republice je 85 civilních letišť, z toho je 12 veřejných mezinárodních.

Tab. č. 13: Přehled počtu letišť v ČR

Mezinárodní letiště		Vnitrostátní letiště		Celkem
Veřejné	Neveřejné	Veřejné	Neveřejné	
12	6	57	10	85

Zdroj: MD ČR

Tab. č. 14: Investiční výdaje do infrastruktury (v mil. Kč.)

	Rok							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Letiště								
Celkem	527,8	2 523,20	2 769,00	2 565,90	802,4	613,8	992,8	1718,2
V tom SR	365,0	297,59	387,3	314,52	125,37	93,1	200,0	0
SFDI							0	0

Zdroj: MD ČR

Naprostá většina výkonů je však realizována na letišti Praha-Ruzyně, které zajišťuje přes 94 % celkových výkonů v osobní přepravě a přes 84 % v nákladní letecké přepravě. Mezi další hlavní mezinárodní letiště patří letiště v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích. Jejich kapacita však byla doposud využita poměrně málo.

2.1.3.4.1 Výhledové záměry

U letecké dopravy se jedná o úpravy infrastruktury u letišť nadregionálního významu, kromě letiště Praha-Ruzyně, které je zahrnuto do FS.

Předpokládané typy podporovaných projektů a kategorie oblastí intervence strukturálních fondů:

- dovybavení vybraných letišť potřebným zařízením
- modernizační úpravy vybraných letišť nadregionálního významu
- zvýšení kapacity a kvality vybraných letišť nadregionálního významu
- zvýšení bezpečnosti leteckého provozu

V současné době dochází ke změně vlastnických poměrů u většiny těchto jmenovaných menších, byť z hlediska regionálního významných, letišť. Právě tyto změny, spojené s úvahami o výhledových přepravních záměrech, vyvolávají potřeby a nároky na investice (např. mezinárodní letiště Pardubice).

2.1.4 Přehled zaměstnanosti v sektoru doprava

Z Ročenky dopravy byly získány dostupné údaje o zaměstnanosti v sektoru doprava.

Tab. č. 15: Zaměstnanost v sektoru doprava

Druh dopravy		1995	1997	1998	1999	2000	2001
Železniční	celkem	101874	98395	93261	90479	87215	85225
	muži	69476	67173	63973	60906	59978	58221
	ženy	32398	31222	29288	28493	27237	27004
Silniční		*	132458	129268	135084	132553	*
Vodní		*	2333	1830	1777	1702	*
Letecká		*	4545	4347	5321	4582	*

Pozn.: * údaje nejsou k dispozici

Zdroj: MD ČR

Údaje o zaměstnanosti byly převzaty ze statistiky MD ČR. Největší podíl zaměstnanců vykazuje silniční doprava, což odpovídá i největšímu podílu silniční přepravy z celku. Poměrně velký počet zaměstnanců v železniční dopravě vůči silniční dopravě je dán odlišnou technologií práce. Probíhající transformace v železniční dopravě se projevuje v trvalém snižování zaměstnanců, některé provozy byly privatizovány (opravárenství vozidel, provozy

traťového hospodářství, atd.). Konkrétně se projevuje i úsilí o zvýšení produktivity práce, při stejných výkonech ve vlakových kilometrech se snižuje počet zaměstnanců zaváděním nových technologií (např. samoobslužné odbavování cestujících ve vlacích, zavádění systému prodejních automatů, instalace moderního zabezpečovacího zařízení, atd.).

2.1.5 Vliv dopravy na životní prostředí

Negativní důsledky dopravy na životní prostředí jsou důležitým problémem pro současnou a budoucí populaci, neboť zatížení životního prostředí z dopravy neustále narůstá a jeho sumárně nepříznivý vliv se stále prohlubuje.

Doprava představuje v ČR jeden z hlavních faktorů, který při svém rozvoji nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, vyšší hladině hluku a v záboru půdy při výstavbě nebo rekonstrukcích silniční a dálniční sítě.

Z vývoje indexů měrných emisí z dopravy je patrný dlouhodobý pokračující efekt snižování emisí oxidu uhelnatého, olova, oxidu siřičitého a tuhých látek úpravami spalovacích motorů, užitím katalyzátorů a opatřeními k úsporám paliva. Vzestupný je naopak trend oxidu uhličitého, stagnace se projevuje u oxidů dusíku a uhlovodíků.

Tab. č. 16: Index vývoje měrných emisí z dopravy

Měrné emise / rok	1990	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Oxid uhličitý	100	105	122	121	117	129	126	139	142	147
Oxid uhelnatý	100	94	90	81	77	85	84	78	77	76
Oxidy dusíku	100	100	109	104	96	106	98	100	100	101
Uhlovodíky	100	95	99	98	94	105	100	101	97	95
Olovo	100	92	72	61	59	64	60	45	35	6
Oxid siřičitý	100	108	131	130	101	112	86	62	64	66
Tuhé látky	100	99	95	80	62	68	55	44	37	42

Pozn.: index vývoje měrných emisí z dopravy je vztážen dle metodiky OECD k počtu obyvatel

Zdroj: Dokumentace o posouzení vlivů Národního rozvojového plánu na životní prostředí. REC Česká republika, Praha, 2002, manuscript.

Celkové emise oxidu uhličitého z dopravy neustále stoupají. Zatímco v ČR v roce 1995 bylo vyprodukováno 10 660 tis. t tohoto skleníkového plynu, v roce 2001 se vyprodukovalo již plných 14 359 tis. t, což je o 34,70 % více. Na tomto čísle má zásadní podíl individuální automobilová doprava, která se na něm podílí 44 %, dále silniční nákladní doprava (29,87 %) naproti tomu ostatní druhy (veřejné) dopravy mají podíl poměrně malý (dohromady 26,13 %) - údaje jsou převzaty z „Ročenky dopravy 2002“. Podobné rozdělení vykazují i emise oxidu uhelnatého i oxidu dusíku. Největším problémem v oblasti oxidů síry je opět nákladní silniční doprava. Negativní vlivy dopravy na životní prostředí (emise, hluk, včetně doprovodných důsledků na zdraví obyvatelstva) jsou soustředěny zejména na hlavních tazích a při průchodu těchto výrazně zatížených komunikací sídelními útvary. Vzhledem k sestupným trendům demografického vývoje v ČR má spotřeba energie v dopravě na jednoho obyvatele vzrůstající tendenci.

V následující tabulce jsou uvedeny vybrané údaje z měření ČHMÚ (Český hydrometeorologický ústav).

Tab. č. 17: Roční úhrn emisí vybraných látek z mobilních zdrojů a jejich podíl na celkových emisích

Rok 1999	Tuhé látky		SO₂		NO_x		CO		C_xH_y	
množství/ podíl na celkových emisích	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]
Emise z mobilních zdrojů	9 209	13,7	7 349	2,7	234 132	60	332 817	48,5	89 247	58,6

Zdroj: ČHMÚ

Ve většině případů byly zvýšené koncentrace naměřeny v dopravně zatížených oblastech. Nejčastěji šlo o lokality v Ústeckém, Středočeském, Olomouckém a Moravskoslezském kraji a dále v Praze. Podle údajů ČHMÚ je dalším závažným problémem přízemní ozón, který překračuje v mnoha případech cílové imisní limity pro ochranu zdraví populace. Další látkou, u které dochází k překračování limitních hodnot, je benzen, a to především v Ostravě a v Ústí nad Labem. Na všech těchto emisích se větší či menší měrou doprava podílí. Základním problémem je růst individuální automobilové a nákladní silniční dopravy.

Jestliže letecká doprava způsobuje obtíže, je nezbytné podporovat výhledové záměry v oblasti železniční dopravy, s cílem jejího časového zvýhodnění do vzdálenosti 500 – 700 km vůči letecké dopravě.

Podpora dopravy šetrnější k životnímu prostředí se musí zaměřit především na:

- podporu environmentálně příznivých druhů dopravy, tedy železniční a vnitrozemské vodní. To znamená podporu dopravy kombinované v oblasti dopravy nákladní, a podporu vzniku integrovaných systémů v oblasti dopravy osobní;
- podporu alternativních druhů paliv, která by zlepšila emisní bilanci zejména silniční dopravy. Jedná se především o větší využívání metylesteru řepkového oleje ve formě směsného paliva (bionafta 2. generace) a bioetenetanolu;
- šetrnou přestavbu, popřípadě výstavbu komunikací tak, aby co nejméně zasahovaly do prostředí jak vizuálně, tak emisemi a zejména hlukem (obchvaty měst, budování ochranných bariér).

Dlouhodobý rozvoj ČR je podmíněn zachováním zdravého životního prostředí a atraktivního území ČR. V návrhu OP sektor doprava se zohledňují závěry ze Státní politiky životního prostředí (schválená usnesením vlády ČR č. 38 z 10.ledna 2001), Akčního plánu zdraví a životního prostředí (1998) a Státního programu ochrany přírody a krajiny (1998).

Tyto dokumenty definují následující kritéria udržitelnosti:

- minimalizace nároků na čerpání neobnovitelných zdrojů a šetrné využívání obnovitelných přírodních zdrojů, surovin, energie a minimalizace záboru území;
- minimalizace negativních vlivů na prostředí, emisí do ovzduší a vod, kontaminace půd, produkce odpadů i hlukové zátěže a minimalizace potenciálních rizik a havárií;
- důsledná ochrana, případně zmnožení a zkvalitnění základního přírodního a lidského kapitálu;
- prosazování ekonomické výhodnosti postupů šetrných k životnímu prostředí.

Výhledové záměry

Výhledové záměry v oblasti dopravy zahrnují i intervence, jejichž realizace bude mít vliv na snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí, tj. na snížení hladiny hluku, omezení fragmentace krajiny, snížení znečištění ovzduší, atd. Ochrana před hlukem je u nových staveb zajišťována legislativně, je ale nutné u již vybudované infrastruktury implementovat dodatečně příslušná opatření (protihlukové bariéry). Obdobným způsobem se počítá s úpravami na již stávající dopravní infrastruktuře za účelem snížení negativních důsledků na fragmentaci krajiny.

Protože silniční doprava je největším znečišťovatelem ovzduší, je snahou učinit ji finančně méně atraktivní a omezit tak její růst. Pro zpomalení nárůstu silniční dopravy se předpokládá také částečné převedení zátěže z přímé silniční dopravy na kombinovanou dopravu (železnice, případně vodní doprava/silnice). Protože tyto druhy dopravy jsou v současnosti méně výhodné, lze změny dosáhnout pouze restrikcemi, podporami, atd., proto podpora infrastruktury kombinované dopravy byla zahrnuta do OP Infrastruktura. Snížením podílu přeprav kamionovou dopravou by bylo dosaženo i snížení nehodovosti v silniční dopravě způsobené touto dopravou, která dosahuje značných finančních a ostatních nákladů.

Obdobně do této oblasti patří i úsilí o snížení produkce emisí tzv. „skleníkových plynů“ a dalších látek znečišťujících ovzduší nahrazováním klasických pohonných hmot čistšími druhy paliv, tzv. „alternativními palivy“. V této oblasti bude podpora nasměrována do výzkumu.

Dalším problémem jsou nerovné vstupní podmínky pro dopravce na dopravní cestu (na infrastrukturu) u jednotlivých druhů dopravy. Právě silniční doprava, která nejvíce znečišťuje ovzduší a negativně ovlivňuje životní prostředí má nejlevnější přístup na infrastrukturu. Budou tedy podporovány výzkumné projekty, zabývající se problematikou zrovnoprávnění jednotlivých druhů dopravy v jejich přístupu na infrastrukturu.

2.1.6 Kontext Evropského společenství

Základním dokumentem je Smlouva o založení Evropského společenství, ve znění následných změn a doplňků, včetně Amsterodamské smlouvy (dále jen „Smlouva“).

Úkolem Společenství je vytvoření společného trhu a hospodářské a měnové unie a prováděním společných politik nebo činností uvedených v článku 3 a 4 Smlouvy podporovat harmonický a vyvážený a udržitelný rozvoj, vysokou úroveň zaměstnanosti a sociální ochrany, rovné zacházení s muži a ženami, udržitelný a neinflační růst respektující životní prostředí, vysoký stupeň konkurenceschopnosti a konvergence ekonomické výkonnosti, vysokou úroveň ochrany a zlepšování kvality životního prostředí, zvyšování životní úrovně a kvality života, hospodářskou a sociální soudržnost a solidaritu mezi členskými státy.

Závazek ČR zajistit slučitelnost svých právních předpisů s právem ES, vyplývá z Evropské dohody zakládající přidružení mezi Českou republikou na jedné straně a Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na straně druhé. Evropská dohoda (včetně protokolů č. 1-8) byla přijata podpisem Závěrečného aktu dne 4. října 1993 v Lucemburku (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 7/1995 Sb., kterým bylo současně vyhlášeno české znění Závěrečného aktu Evropské dohody).

Převzetí základních principů politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie do navrhované právní úpravy podpory regionálního rozvoje vytváří předpoklad pro

připravenost České republiky na přijetí pomoci v oblasti podpory regionálního rozvoje. V nových zásadách regionální politiky bylo přijato širší pojetí, zejména pokud jde o:

- definici základního cíle a výchozích principů regionální politiky,
- zaměření podpor regionální politiky na širší spektrum opatření, nejen na podporu podnikání,
- úlohu programování v regionální politice,
- zapojení regionální úrovně veřejné správy do provádění regionální politiky,
- koordinační roli a správu finančních prostředků v úrovni MMR.

Cílem nových zásad je, aby regionální politika v České republice respektovala základní principy regionální strukturální politiky Evropské unie (společné politiky Evropské unie v oblasti hospodářské a sociální soudržnosti) a vytvořila takové mechanismy, které v budoucnu umožní přijímat podporu ze strukturálních fondů Evropské unie. Významný akcent je ve shodě s Evropskou unií kladen i na decentralizaci v rozhodování a v přijímání odpovědnosti (princip doplňkovosti) a na spolupráci různých orgánů při řešení problematiky regionálního rozvoje (princip partnerství).

Podle přijatých zásad regionální politiky se stát při provádění své regionální politiky obecně zaměřuje na podporu všech regionů v ČR s cílem:

- přispívání k harmonickému a vyváženému rozvoji jednotlivých regionů,
- snižování rozdílů mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů,
- podporu hospodářského a sociálního rozvoje jednotlivých regionů (aktivace jejich rozvojového potenciálu).

Zásady regionální politiky vlády ČR odstranily hlavní nedostatky regionální politiky dosud omezeně uplatňované a zároveň obsahují všechny základní principy regionální politiky Evropské unie (např. princip programování, partnerství, koncentrace, subsidiarity apod.). Zásady byly legislativně završeny vydáním zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, který nabyl účinnosti od 1.1.2001 ve vazbě na vznik krajských samospráv.

2.1.7 Přehled dosavadní veřejné podpory

Na překonání problémů je značná část státního rozpočtu alokována do dopravy. Tyto prostředky však plně nepokrývají meziroční inflační růst, ani neodrážejí skutečný stav, projevující se značnou zaostalostí dopravních sítí a dopravních prostředků. Nejkritičtější stav je v hromadné dopravě, v silniční síti nižších tříd (II. a III.) a u regionálních železničních tratí. Distribuce prostředků SF by měla odrážet popsané potřeby. Místní tratě mohou být podporovány z OP Infrastruktura - Opatření 1.1, silnice II. tř. a veřejná doprava v rámci SROP.

Finanční prostředky alokované na výstavbu a přestavbu dopravní infrastruktury a dotace do veřejné přepravy za poslední léta specifikují následující tabulky.

Tab. č. 18: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách (v mil. Kč)

Druh infrastruktury	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Železniční	3 897,0	10 058,0	10 911,6	9 909,9	13 200,3	13 417,0
Silniční	9 802,0	13 295,0	13 515,0	11 886,0	10 988,0	10 300,9
Vnitrozemské vodní cesty	47,8	87,4	202,4	114,8	402,2	292,2
Letecká	2 523,2	2 565,9	802,4	613,8	992,8	1 718,2
Potrubní	1 308,0	374,0	171,9	425,0	399,2	739,2
Celkem	17 578,0	26 805,3	27 453,7	22 949,5	25 982,5	26 467,5

Uvedené investiční výdaje byly čerpány ze státního rozpočtu ČR, od roku 2000 ze Státního fondu dopravní infrastruktury, část pochází z vlastních zdrojů (např. u železniční dopravy), část je z úvěrů a z finanční pomoci Společenství (nejedná se o soukromé výdaje).

Tab. č. 19: Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury v běžných cenách (v mil. Kč)

Druh infrastruktury	1995	1998	1999	2000	2001
Železniční	7 167,0	8 144,3	8 862,8	9 134,7	9 951,6
Silniční	4 625,0	6 256,0	6 855,0	7 209,0	9 251,0
Vnitrozemské vodní cesty	124,0	155,0	158,0	153,0	91,0
Letecká	249,5	302,9	320,9	455,8	477,2
Potrubní	44,0	31,5	89,4	47,3	38,3
Celkem	12 209,5	14 889,7	16 286,1	16 999,8	19 809,1

Uvedené výdaje obsahují náklady na opravy a údržbu infrastruktury (nejedná se o soukromé výdaje).

V oblasti železniční infrastruktury směřovala většina investic do budování I. a II. tranzitního koridoru. Na I. koridoru byly v roce 2001 dokončeny čtyři stavby: stanice Vranovice, úseky Kolín – Záboří n/L, Pardubice – Uhersko a Ústí n/L – Lovosice v celkové délce 40,2 km. Na trase II. koridoru byla dokončena modernizace úseku Moravský Písek - Huštěnovice v délce 18,5 km a dále Huštěnovice – Otrokovice v délce 11,9 km. Dokončena byla i elektrizace trati Horní Dvořiště - České Budějovice, která je součástí IV. koridoru. V závěru roku 2001 pak byla dokončena i elektrizace zbývajících úseku z Horního Dvořiště do rakouské pohraniční stanice Summerau s celkovými náklady přes 3 mld. Kč.

V silniční infrastruktuře je hlavní pozornost věnována postupnému budování a údržbě dálniční sítě. V rámci dálniční sítě byla dokončena stavba 16,3 km dlouhého úseku z Nové Vsi do Lovosic na dálnici D8. Souvislá délka dálnice D8 z Prahy tak dosáhla 48,3 km a je třeba ještě dokončit úseky z Lovosic do Řehlovic v délce 16,4 km a z Trmic na státní hranici ČR a Německa v délce 23,3 km. Po zprovoznění uvedeného úseku dosáhla síť dálnic v ČR 517 km, přičemž plánovaný konečný stav je 1001 km.

Začala též výstavba části obchvatu Plzně na dálnici D5 a na dálnici D1 v úseku Kroměříž - Mořice. Mimo to probíhaly práce na dálnici D3 (Praha-České Budějovice), D47 (Lipník-Ostrava-státní hranice s Polskem) a pokračování D11 (Praha-Hradec Králové).

V roce 2001 bylo dokončeno 5,5 km rychlostní komunikace R6 na trase mezi Velkou Dobrou a Pavlovem ve středních Čechách. Dále pokračují práce na rychlostní komunikaci R35 mezi Turnovem a Libercem a jižní obchvat Olomouce. Pokračovala i výstavba rychlostních komunikací R7 (obchvat Loun), R48 a R55. V roce 2001 byl otevřen 2,5 km dlouhý úsek mezi Řepy a Ruzyní za téměř 1,4 mld. Kč v rámci silničního okruhu kolem Prahy.

Ve vodní dopravě pokračovaly přípravné práce na zlepšování parametrů labsko-vltavské vodní cesty na dolním Labi (proces EIA) a probíhají rekonstrukce plavebních komor na kanalizované části dolního Labe (mezi Mělníkem a Lovosicemi) na vyšší parametry.

V oblasti rozvoje infrastruktury letecké dopravy se práce soustředily na rekonstrukci a modernizaci odbavovacího areálu na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně. Šlo především o zvýšení odbavovací kapacity severního Terminálu I.

2.1.8 Přehled o pomoci z EU

2.1.8.1 Program Phare

Jedním ze zdrojů nenávratné pomoci, který Evropská unie poskytuje zemím střední a východní Evropy již od roku 1990, je program Phare, který se řídí Nařízením Rady č. 3906/89 ze dne 18. 12. 1989. Cílem programu je pomoci kandidátským zemím v jejich úsilí připravit se na vstup do EU.

Celková podpora z programu Phare v rámci investic do dopravní infrastruktury dosáhla výše 136,170 mil. EUR.

Program Phare byl rozčleněn na národní programy, na programy mnohonárodní (zahrnující několik zemí) a programy přeshraniční spolupráce.

Národní program

V rámci **národního programu Phare** byly od roku 1991 realizovány projekty technické a investiční pomoci.

Tab. č. 20 : Investiční prostředky z národního programu Phare

Číslo projektu	Projekt	Alokace (mil. EUR)
CZ9504-01	Modernizace železničního koridoru Děčín-Praha-Břeclav	50,0
CZ9504-02	Program na zlepšení a modernizaci E-silnic	10,0
Celkem		60,0

V současné době probíhá v rámci národního programu Phare 2001 realizace projektu Phare CZ 01.03.01 pod názvem „Příprava podmínek pro aplikaci směrnic Evropské unie při transformaci Českých drah“. Na projekt bylo alokováno 2 mil. EUR. Výchozím cílem projektu je zajištění aplikace evropských železničních směrnic (91/440/EC, ve znění 2001/12/EC; 95/18/EC, ve znění 2001/13/EC; 2001/14/EC) a evropských zkušeností při transformaci železničního sektoru v České republice. Dále v rámci Národního programu Phare 2002, podprogram doprava, získal sektor doprava 0,7 mil. EUR pro projekt: Phare CZ 02.03.01 „Aplikace Směrnice 2001/16/EC o železniční interoperabilitě“. Cílem tohoto projektu je zajistit integraci železničního systému ČR do transevropské železniční sítě pomocí aplikace Směrnice 2001/16/EC týkající se provozu běžného transevropského železničního systému a Směrnice 96/48/EC týkající se provozu rychlostního transevropského železničního systému.

Mnohonárodní programy

U **mnohonárodních programů Phare**, kde každý zahrnoval více zemí, byl kladen důraz na životní prostředí, dopravu, telekomunikace, energetiku, jadernou bezpečnost, cla a boj proti nelegálnímu obchodu s drogami.

ČR byla odpovědná za implementaci programu pro více příjemců v oblasti dopravy (*Phare Multi-Country Transport Programme*). Program byl zaměřen na podporu řízení společných projektů kandidátských zemí v sektoru dopravy. V letech 1992-1997 byla alokována částka 105 mil. EUR, z toho 56 mil. EUR na modernizaci infrastruktury hraničních přechodů.

Program měl několik hlavních cílů:

- rozvoj infrastruktury ve Phare zemích a navzájem mezi nimi a EU prostřednictvím transevropských dopravních sítí
- rozvoj lidských zdrojů prostřednictvím výcviku pracovníků v různých druzích dopravy
- harmonizace legislativy

Další složkou Mnohonárodního programu jsou předinvestiční aktivity a projekty zaměřené na harmonizaci legislativy. Jednou z nejvýznamnějších je proces TINA „*Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe*“ (Posouzení potřeb dopravní infrastruktury). Česká republika se zavázala vybudovat dopravní spojení budoucí rozšířené transevropské dopravní sítě (TEN) na svém území. Významnou je studie „*European Rail Traffic Management System (ERTMS) in CEECs*“ (Evropský systém pro řízení železniční dopravy v zemích střední a východní Evropy), která měla jako základní cíl posouzení uplatnění systému ERTMS na vybraných tratích zemí střední a východní Evropy se záměrem zvýšit bezpečnost, provozní výkonnost a hospodárnost železniční infrastruktury.

Poslední důležitou součástí byl Program pro usnadnění tranzitu a modernizaci hraničních přechodů (*Transit Facilitation and Customs Modernisation Programme*) v oblasti dopravní infrastruktury.

Tab. č. 21: Alokace pro Program pro usnadnění tranzitu a modernizaci hraničních přechodů, 1992-1997

Číslo projektu	Projekt	Alokace (mil. EUR)
ZZ9209	Rozvadov, Česká Kubice-Havlovice, Zlatá – Karlovy Vary, Meclov – Horšovský Týn	5,0
ZZ9314	Folmava	1,5
ZZ9424	Mosty u Jablunkova I	1,0
ZZ9523	Mosty u Jablunkova II	2,6
ZZ970	Mosty u Jablunkova IV	2,2
Celkem		12,3

Program CBC Phare

Program **CBC Phare** (*Cross-Border Co-operation*) byl zřízen v zemích Phare pro přeshraniční spolupráci kandidátských zemí s celkovým rozpočtem přes 60 mil. EUR pro společné projekty. V rámci této pomoci jsou zahrnuty silnice, železnice, mosty a rekonstrukce pohraničních přechodů a rovněž cyklistické stezky.

2.1.8.2 Finanční nástroj ISPA

V období od roku 2000 do roku 2006 je program ISPA jedním z hlavních finančních nástrojů předvstupní strategie EU-15 na podporu kandidátských zemí. Jeho hlavním cílem je pomoc při přípravě zemí střední a východní Evropy v procesu přidružení při zaměření se na přijetí *acquis* Společenství (legislativa ES/EU).

Prioritami programu ISPA je rozvoj efektivního dopravního systému tvořícího podstatnou část předvstupní strategie, protože zlepšení dopravní infrastruktury je nezbytnou podmínkou pro ekonomický růst.

Pro všech 10 kandidátských zemí je pro program ISPA v předvstupním období (2000 - 2006) vyčleněna částka ve výši 1,04 mld. EUR (v cenách roku 1999). Nárok na financování projektů výlučně v oblasti infrastruktur pro dopravu a ochranu životního prostředí rozdělila Evropská komise podle počtu obyvatel kandidátských zemí, jejich rozlohy a HDP na hlavu. České republice na základě těchto hledisek přisoudila mezi 5,5 - 8 % celkové sumy, tedy od 57,2 po 83,2 milionů EUR (2,06 až 3,00 miliardy Kč), aby byla zajištěna potřebná realizace TINA sítě do roku 2015.

Pro zajištění optimálního rozvoje a obnovy dopravní infrastruktury bylo nutné zajistit následující:

- postupně vytvořit systém zpoplatnění uživatelů dopravní infrastruktury v souladu s navrhovaným postupem EU,
- zajistit optimální využívání existujících finančních zdrojů státního rozpočtu zavedením účinnějšího systému řízení a kontroly využívání alokovaných finančních prostředků,
- umožnit zpoplatnění a zdanění v rozsahu potřebném pro harmonizaci s EU,
- realizovat dokument „Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010“ a zpracovat jako další základní programový dokument Strategii regionálního rozvoje ČR ve spolupráci s regiony a MMR a MŽP pro zajištění dalších finančních prostředků po roce 2000 z programu Phare a ostatních programů pomoci EU zaměřených na budování administrativních a institucionálních kapacit a financování investic k zajištění souladu legislativy ČR a EU,
- zajistit spolufinancování projektů dopravní infrastruktury (definovaných v rámci aktivit TINA) z programu ISPA, jehož zaměření a postupy jsou analogické Fondu soudržnosti,
- zabezpečit úroveň výdajů na dopravní infrastrukturu na úroveň doporučenou EU a TINA plánovacím procesem (tj. průměrně 1,5 % z HDP na úseky budoucí sítě TINA v kandidátských zemích),
- zabezpečovat potřebné výdaje na železniční infrastrukturu v souladu se závěry evropské dopravní politiky požadující vytvoření podmínek pro přesun výkonů ze silniční dopravy na železniční dopravu,
- aktivně vyhledávat další doplňkové možnosti získávání finančních prostředků pro financování dopravní infrastruktury zahrnující i uplatnění mýta na dálnicích, stínového mýta a úvěry nekomerčních bank, komerčních bank i soukromého kapitálu; zpracovat systém financování dopravy v partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- využívat i nadále prostředků vytvořených Fondem národního majetku z privatizace zbytného majetku Českých drah pro financování v železniční dopravě.

Příspěvky v rámci finančního nástroje ISPA na budoucí dopravní sítě jsou poskytovány pro opatření v oblasti dopravní infrastruktury, která podporují udržitelnou

mobilitu. To znamená vybudování spojení a interoperabilitu národních sítí mezi sebou a se sítěmi TEN, včetně přístupu k TEN.

V roce 2000 byly pro spolufinancování z programu ISPA vybrány následující projekty (finanční memorandum bylo podepsáno v roce 2001):

- Rychlostní komunikace Frýdek Místek – Dobrá R48 (celkový příspěvek ISPA - 20,4 mil. EUR);
- Optimalizace železničního úseku Ústí nad Orlicí - Česká Třebová (celkový příspěvek ISPA - 14,3 mil. EUR);
- Modernizace železničního úseku Zábřeh n.L.- Přelouč (celkový příspěvek ISPA - 30,9 mil. EUR);

V roce 2001 byly schváleny tyto projekty:

- Modernizace rychlostní komunikace R48 obchvat Běloutina (celkový příspěvek ISPA – 17,1 mil. EUR);
- Modernizace rychlostní komunikace R48 Dobrá – Tošanovice (celkový příspěvek ISPA – 19,8 mil. EUR).

V roce 2002 byly schváleny tyto projekty:

- Optimalizace železničního úseku Zábřeh na Moravě - Krasíkov (celkový příspěvek ISPA - 72,8 mil. EUR);
- V rámci odstraňování následků povodní v r. 2002 získal sektor dopravy z programu ISPA prostředky ve výši 15 mil. EUR.

Pro rok 2003 byly schváleny tyto projekty:

- Dálnice D8 – most v Trmicích, Knínicích a tunel Libouchec
- ERTMS/ETCS – pilotní projekt v úseku Poříčany - Kolín

Souhrn informací ohledně programu ISPA obsahuje Národní strategický dokument ČR pro program ISPA.

2.1.8.3 Přehled podpory od EU

Na rozvoj dopravní infrastruktury dosud získala ČR od Evropské unie v letech 1991 - 2001 finanční prostředky v částce 223,89 mil. EUR (ECU) a na projekty technické pomoci 14,74 mil. EUR, což celkem činí 238,63 mil. EUR.

Projekty spolufinancované z předvstupních fondů před svou realizací prošly procedurou posouzení vlivu na životní prostředí. Některé z projektů výrazně přispěly ke zlepšení životního prostředí, např. obchvaty sídel, rekonstrukce vozovek, optimalizace železničních úseků, což přispělo ke snížení imisní zátěže obydlených zón, ke snížení hlukové zátěže a vibrací.

Přínosy uvedených programů lze stručně charakterizovat takto:

- Nejdůležitějším přínosem u každého projektu byl vlastní efektivní výsledek realizace (např. vybudování cyklostezek, atd.);

- Získání zkušeností s přípravou projektů podle důsledně dodržovaných pravidel a průběžně prováděných kontrol;
- Implementace přínosu budoucího členství ČR v EU při realizaci konkrétních projektů.

2.1.9 Mezinárodní finanční instituce

Půjčky od Mezinárodních finančních institucí (IFI) jsou určeny pro spolufinancování silniční, dálniční a železniční infrastruktury.

Tab. č. 22: Projekty financované nebo k financování určené pomocí půjček EIB a SFDI k lednu 2003

Program	Vládní usnesení	Zákon č.	Půjčka (mil.EUR)	SFDI (mil.EUR)
Program oprav dálnic a silnic I. a II. druhé třídy *			95	95
Program Silnice II *			100	100
Dálnice v ČR A *			230	230
Dálnice v ČR B	Č. 741 z 21.7.1999	46/2002	170	170
Dálniční obchvat Plzně *	Č. 741 z 21.7.1999	274/2002	210	210
I. železniční koridor	státní garance	132/2002	46	-
Pražský okruh – jihozápadní část	Č. 741 z 21.7.1999	návrh	310	310
Dálnice D8 – úsek Trmice – st.hranice s Německem	Č. 741 z 21.7.1999	Připravuje se	423	142
Protipovodňová opatření II	Č. 1031 z 21.10.2002	574/2002	Celá ČR 400 (z toho na dopravu 193)	30
Program na zlepšení stavu mezinárodních silnic (Program silnic kategorie E III)	Č. 741 z 21.7.1999	Připravuje se	480	160
Program oprav dálnic a silnic I.třídy (Program oprav II)	Č. 741 z 21.7.1999	Připravuje se	210	70
IV. železniční koridor	Č. 1317 z 10.12.2001	Připravuje se	333	535
III. železniční koridor	Č. 575 z 5.6.2002	Připravuje se	483	570

* půjčka byla zvýšena
Zdroj: MD ČR

2.2 Část B – sektor životní prostředí

2.2.1 Základní východiska

Česká republika se rozkládá na historickém území Čech, Moravy a části Slezska, její rozloha je 78 866 km². V roce 2001 měla Česká republika 10 240 000 obyvatel. Vysoká hustota obyvatel (130 obyvatel/km²) a průmyslový charakter České republiky představují potenciální rizika pro životní prostředí. V případě České republiky před její transformací v roce 1989 bylo možné se setkat s celkovým nezájmem tehdejšího politického systému řešit environmentální problémy.

V poválečném období byl kladen důraz na rozvoj těžkého, energetického a chemického průmyslu. Tyto obory byly závislé na domácích tuhých fosilních palivech a vyznačovaly se vysokou energetickou náročností výroby. V zemědělské velkovýrobě docházelo k nadměrné chemizaci se všemi negativními ekologickými důsledky. Součástí tohoto vývoje byly i neúčinné nebo neexistující environmentální zákony. Na konci osmdesátých let byla tedy ČR zemí s těžce poškozeným či narušeným životním prostředím, s vysokými absolutními i měrnými emisemi do atmosféry a hydrosféry. Docházelo ke značnému znehodnocování půdy a krajiny zemědělskými, průmyslovými i komunálními odpady. Celoevropský problém odumírání lesních porostů dosáhl v některých regionech ČR velmi kritického rozsahu.

Po roce 1990 byla přijata série nových zásadních environmentálních zákonů, jejichž implementace (i když náročná a nákladná), přinesla zásadní obrat ve vývoji kvality životního prostředí, zejména u ovzduší a u povrchových vod. Kladně se projevila také rozsáhlá restrukturalizace průmyslu a zemědělství a dále také celkový útlum a snížení těžby energetických, stavebních a jiných surovin. Nejvýznamnější oblastí, kde se nedaří napravit příslušné negativní environmentální trendy, je sektor dopravy, což však není charakteristické jen pro ČR. Obdobná je situace je i ve většině zemí EU-15.

Vláda ČR přijala v letech 1997 - 2002 řadu sektorových strategických politik, které zahrnují principy udržitelného rozvoje (např. Národní strategie regionálního rozvoje v r. 2000, Státní program na podporu úspor energie a obnovitelných zdrojů energie, Akční plán zdraví a životního prostředí ČR v r. 1998). Principy udržitelného rozvoje byly oficiálně formulovány ve Státní politice životního prostředí v dubnu 1999 a v její aktualizované verzi z ledna 2001. V letech 1998 - 2000 byl realizován projekt ve spolupráci s UNDP „Směrem k udržitelnosti v ČR - budování národních kapacit pro udržitelný rozvoj“, který se měl stát východiskem pro zpracování Národní strategie udržitelného rozvoje. Tato strategie zahrne rovněž závěry a doporučení Strategie udržitelného rozvoje ES z r. 2001 a 6. Akční program životního prostředí Evropské unie na léta 2001-2010. Zároveň jsou vyvíjeny v rámci zemí Visegrádské skupiny snahy o zkoordinování národních politik udržitelného rozvoje a rovněž i státních politik životního prostředí v zájmu účinnější integrace požadavků udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí do sektorových politik.

Zaostávání v oblasti životního prostředí znamená nepříznivé ovlivňování stavu životního prostředí Evropy, ale také skutečnost, že nesplňující standard daný právními předpisy ES ohrožuje rovnost podmínek uplatnění výrobců na trhu Evropské unie (ekodumping).

Životní prostředí se proto stalo klíčovou oblastí pro vstup do EU. Přestože Česká republika učinila značný pokrok po roce 1990, kdy byl stav životního prostředí jedním z nejhorších v Evropě, zbývá udělat ještě mnoho pro dosažení standardů platných v Evropské unii. Přechodná období byla vyjednána na některé oblasti s vysokými finančními nároky

(čištění odpadních vod, nakládání s obaly), která nebylo možné realizovat k předpokládanému datu vstupu do Evropské unie. K řešení těchto problémových oblastí bude věnována stálá a prvořadá pozornost. Operační program Infrastruktura se zaměřuje především na vybrané krátkodobé operační problémy, spojené s plněním vstupních podmínek daných podrobným Implementačním plánem.

2.2.2 Základní trendy

Pro charakteristiku postavení ČR v Evropě vybíráme několik základních socioekonomických ukazatelů (srovnání dalších sociálních, ekonomických a především environmentálních ukazatelů je uvedeno dále v textu a v příloze č. 4).

Vývoj hrubého domácího produktu (HDP)

HDP se mezi roky 1992 a 2001 zvýšil o téměř 40 %, a tím se postavení ČR zlepšilo z cca 53 % průměrné úrovně zemí EU-15 v roce 1992 na 56 % v roce 2001.

Vývoj energetické náročnosti

Mezi roky 1990 a 2001 se energetická náročnost tvorby jednotky HDP snížila o cca 20 %. Avšak průměr zemí EU činil koncem 90. let pouze 60 % hodnoty v ČR.

Rozvoj automobilismu

V roce 1990 připadalo v ČR 23,3 osobních vozidel na 100 obyvatel. V zemích EU-15 to bylo v průměru 40,1 osobních vozidel na 100 obyvatel. V roce 2001 to v ČR bylo již 34,5 osobních vozidel na 100 obyvatel (vzrůst o téměř 50 %). V zemích EU-15 byl kolem roku 2000 průměr 46,0 osobních vozidel na 100 obyvatel (vzrůst jenom o 15 %).

Vývoj střední délky života při narození

V roce 1990 činila střední délka života při narození v ČR u mužů 67,6 let a u žen 75,4 let. V roce 2000 to bylo již 71,7 let u mužů a 78,4 let u žen. V zemích EU to bylo v roce 1990 73 let u mužů a 79,4 let u žen. V tomto období (1990 – 2000) byl nárůst střední délky života při narození v zemích EU mnohem pomalejší než v ČR.

Trendy v oblasti vodního hospodářství a spotřeby vody

Odběry vod z povrchových a podzemních zdrojů v roce 1990 byly 350 m³/obyvatel a rok a do roku 2001 plynule klesaly až na 180 m³/obyvatel a rok, tedy téměř o 50 %. Průměrné odběry v zemích EU-15 se pohybují kolem 600 m³/obyvatel a rok. V současné době (2001) je 87,3 % obyvatel zásobováno vodou z veřejných vodovodů (v roce 1990 83,2 %). Rovněž podíl obyvatel v České republice připojených na veřejnou kanalizaci v období 1990-2001 vzrostl, z 72,6 % na 74,9 % (v zemích EU se tento ukazatel pohybuje nad 80 %). Podíl odpadních vod odváděných do veřejné kanalizace, který byl nějak čištěn, činil v ČR v roce 1990 71,2 %, v roce 2001 však již 95,5 %. Průměrná hodnota tohoto podílu nedosahuje v zemích EU-15 v současné době ani 80 %.

2.2.3 Analýza situace jednotlivých složek životního prostředí

2.2.3.1 Ochrana vod

Hlavním cílem ochrany vod v ČR je, v souladu s požadavky legislativy EU, zlepšování stavu vodních zdrojů a vodních ekosystémů, ochrana pitné vody, podpora udržitelného užívání vod a zmírňování nepříznivých účinků povodní a sucha. Těchto cílů je dosahováno především pomocí integrované ochrany množství a jakosti povrchových a podzemních vod.

Ochrana množství vod spočívá v racionálním nakládání s vodami, zejména ve vytváření podmínek pro zvyšování akumulací schopnosti krajiny. Jakost povrchových vod ovlivňují především bodové zdroje znečištění (města a obce, průmyslové závody a objekty soustředěné zemědělské živočišné výroby).

2.2.3.1.1 Produkce znečištění

Úroveň ochrany vod před znečištěním se nejčastěji hodnotí podle vývoje produkovaného a vypouštěného znečištění, z největší části v odpadních vodách vypouštěných do povrchových vod.

V roce 2001 pokračoval i nadále trend snižování vypouštěného znečištění. Ve srovnání s rokem 2000 se vypouštěné znečištění snížilo v těchto ukazatelích: BSK₅ o 3 589 t (18,6 %), CHSK_{Cr} o 7 127 t (8,7 %), RAS o 28 232 t (4,1 %) a NL o 2 071 t (10,3 %). K významnému snížení vypouštěného znečištění došlo v důsledku provozu nových a rekonstruovaných čistíren odpadních vod (dále ČOV) dokončených v roce 2000, příp. 2001, intenzifikací starších ČOV a napojením části některých veřejných kanalizací na ČOV. Vypouštěné znečištění se snížilo také tím, že u některých ČOV bylo aplikováno chemické srážení fosforu, což vedlo i k redukci vypouštěného organického znečištění charakterizovaného ukazateli BSK₅ a CHSK_{Cr}.

2.2.3.1.2 Čištění městských odpadních vod

Počet obyvatel bydlících v domech napojených na veřejnou kanalizaci v roce 2001 činil 7,706 mil. obyvatel, tj. 74,9 % obyvatelstva ČR. Napojení obyvatel na kanalizaci je v ČR nad průměrem evropských zemí OECD, který je cca 62 %, je však pod průměrem členských zemí EU-15, který činil 83,6 % (bez Španělska). Do veřejných kanalizací bylo v roce 2001 vypuštěno 570,7 mil. m³ odpadních vod, z nichž bylo 95,5 % čištěno v čistírnách odpadních vod či jiných zařízeních (s vyhovující či nevyhovující účinností čištění). U provozovatelů bylo 93,1 % odpadních vod čištěno v zařízeních s vyhovující účinností. Z veřejných vodovodů bylo zásobeno 87,3 % obyvatel.

Podle údajů Státní vodohospodářské bilance, v roce 2001 podíl odpadních vod z veřejných kanalizací na celkovém množství odpadních vod vypuštěných do vodních toků činil 50,6 %. Mezi roky 1990 a 2001 došlo k poklesu vypouštěného znečištění z veřejných kanalizací: BSK₅ o 89,4 %, CHSK_{Cr} o 81,6 %, NL o 85,5 % a RAS o 33 %. V letech 1990 – 2001 se podařilo snížit také vypouštěné množství specifických organických látek a těžkých kovů. Např. množství rtuti se snížilo zhruba ze 2,5 t na méně než 0,5 t. K významnému poklesu došlo také u makronutrientů (dusík, fosfor). Podle dostupných podkladů se množství celkového fosforu snížilo v tomto období o 37 % a množství anorganického dusíku o 24,5 %.

Podle Směrnice Rady č. 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod, měly být kanalizace a čistírny odpadních vod s vyhovující účinností vybudovány do roku 2001 ve všech sídlištních aglomeracích s počtem nad 15 000 EO, do roku 2005 v aglomeracích větších než 2000 EO. Česká republika vyjednala přechodné období při naplňování této směrnice. Přechodné období je určeno pro výstavbu kanalizačních systémů a čistíren městských odpadních vod v aglomeracích velikostní kategorie 2 000 – 10 000 EO a o intenzifikaci (odstraňování dusíku a fosforu) čistíren městských odpadních vod nad 10 000 EO v tzv. citlivých oblastech. ČR v této souvislosti deklarovala záměr vyhlásit celé území jako citlivou oblast. Odhad celkových nákladů na implementaci směrnice EU v oblasti ochrany vod činí kolem 170 mld. Kč, přičemž náklady na implementaci Směrnice 91/271/EHS byly vyčísleny na 98 mld. Kč.

U všech aglomerací v ČR větších než 10 000 EO byly vybudovány čistírny odpadních vod alespoň se základním mechanicko-biologickým čištěním už v roce 2000. V obcích o velikosti 5 000 až 10 000 EO zbývá zabezpečit čištění odpadních vod v Kunovicích a dále v Kravařích u Opavy a v Šenově u Havířova. Realizováno musí být i čištění odpadních vod z okrajových částí měst Liberce a Ostravy s počtem obyvatel nad 5 000 EO.

Hlavním problémem v ČR je zajištění výstavby kanalizací a čistíren odpadních vod v kategorii obcí a měst o 2 000 – 5 000 EO a rekonstrukce a modernizace stávajících čistíren všech kategorií. Tato priorita ve výstavbě čistíren odpadních vod je od roku 2000 zohledněna v dotační politice SFŽP a státního rozpočtu.

2.2.3.1.3 Uplatňování „principu znečišťovatel platí“

Za vypouštění odpadních vod do vod povrchových jsou stanoveny poplatky. Předmětem zpoplatnění jsou: CHSK_{Cr}, RAS, NL, celkový fosfor (P_{celk}), anorganický dusík (N_{anorg}), absorbovatelné organicky vázané halogeny (AOX) a těžké kovy – rtuť (Hg) a kadmium (Cd). V roce 2001 byly vyměřeny poplatky (resp. zálohy) 265 zdrojům znečištění ve výši odpovídající 74 584,5 t CHSK_{Cr}, obdobně 68 zdrojům za 531 582,8 t RAS, 4 zdrojům za 695 t P_{celk}, 58 zdrojům za 16 263,9 t N_{anorg} a 9 zdrojům znečištění za 147,7 t AOX.

Od roku 1993 byla zavedena nová úprava cen. Tyto ceny zahrnují pouze tzv. „ekonomicky uznatelné náklady“, „přiměřený zisk“ a daně. Od roku 2000 byly zrušeny křížové dotace mezi domácnostmi a ostatními spotřebiteli. Růst ceny vody měl za následek pokles spotřeby. Zatímco v roce 1989 bylo domácnostem fakturováno v průměru 171 l na osobu a den, v roce 2000 už jen 107 l. Vývoj růstu vodného a stočného a pokles spotřeby do roku 2000 ilustruje následující tabulka.

Tab. č. 23: Přehled množství vody fakturované domácnostem a vývoj cen vodného a stočného v letech 1993-2000

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Specifické množství vody fakturované pro domácnost	m ³ .osoba/den	0,137	0,129	0,121	0,116	0,113	0,110	0,109	0,107
Ceny vodného	Kč/m ³	6,44	7,90	8,94	10,27	11,88	13,91	15,70	17,44
Ceny stočného	Kč/m ³	4,70	5,83	6,80	7,91	9,33	10,82	12,60	14,20
Celkem vodné + stočné	Kč/m ³	11,14	13,73	15,74	18,18	21,21	24,73	28,30	31,64

Výdaje za vodné a stočné představovaly v roce 2001 celkem 1,7 % příjmů průměrné domácnosti (2,9 % příjmů domácnosti s nízkým příjmem). Vzhledem k mezinárodním doporučením sociálně únosné hodnoty výše vodného a stočného v rozmezí 2 – 3 % příjmů se jeví významnější zvyšování ceny vody jako neúnosné.

Podpora veřejných investic je poskytována jednak ze státního rozpočtu, jednak v rámci specifických programů SFŽP.

2.2.3.1.4 Ochrana před povodněmi

Území České republiky se nachází v oblasti mírného klimatického pásu s pravidelným sezónním cyklem teplot a srážek. Rozdělení srážek v průběhu roku má spíše kontinentální charakter. Nejvyšší měsíční úhrny srážek připadají na květen až srpen, nejméně srážek je v únoru a březnu. V letních měsících se často vyskytují krátkodobé extrémní srážky bouřkového charakteru, které zasahují poměrně malá území. Sněhová pokrývka se objevuje v průměru od poloviny prosince do poloviny března, na horách někdy až do května. Výška

sněhové pokrývky v průměru dosahuje v nížinách 10 až 20 cm, ve středních polohách 40 až 60 cm, na horách přes 100 cm. Období tání sněhové pokrývky není pravidelné, tání významná pro vznik povodní mohou nastat prakticky od prosince až do dubna. Průměrný roční odtok z území republiky činí 15,1 mld. m³ za rok, což odpovídá specifickému odtoku 6,1 l/s z 1 km². Odtokové poměry jsou značně nerovnoměrné.

Povodně vyskytující se na území České republiky lze rozdělit na několik hlavních typů:

- 1. zimní a jarní povodně způsobené táním sněhové pokrývky**, popřípadě v kombinaci s dešťovými srážkami. Tyto povodně se vyskytují nejvíce na podhorských tocích a projevují se dále i v nížinných úsecích velkých toků.
- 2. zimní povodňové situace způsobené ledovými jevy na tocích** i při relativně menších průtocích. Vyskytují se v úsecích toků náchylných ke vzniku ledových nápečů a zácp.
- 3. letní povodně způsobené dlouhotrvajícími regionálními dešti.** Vyskytují se obvykle na všech tocích v zasaženém území, obvykle s výraznými důsledky na středních a větších tocích.
- 4. letní povodně způsobené krátkodobými srážkami velké intenzity** (často i přes 100 mm za několik málo hodin). Tento typ povodně zasahuje malá území. Mohou se vyskytovat na kterémkoli malém toku, katastrofální důsledky mají zejména na sklonitých vějířovitých povodích.

Kromě přírodních faktorů má na výskyt povodní značný vliv i způsob hospodaření v krajině. V minulosti byly provedeny rozsáhlé pozemkové úpravy zaměřené na scelování menších pozemků, což bylo spojeno s likvidací přirozených retenčních prvků (meze, remízky, mokřady). Tyto velké jednotky byly dále osazovány monokulturami (obilí, kukuřice) a obdělávány těžkou technikou. V lesích byly vysazovány převážně smrkové monokultury. Většina vodotečí byla upravována, napřimována a ohrazována. V obcích docházelo ke zpevňování ploch a jejich dláždění s minimem vsakovacích ploch. Všechny tyto faktory vedly ke snížení retenční schopnosti krajiny a zrychlily transport srážkových vod do velkých řek.

V uplynulých šesti letech bylo území České republiky zasaženo řadou povodní, z nichž povodně v červenci 1997, červenci 1998, březnu 2000 a srpnu 2002 byly označeny za povodně katastrofální. Obě největší povodňové katastrofy v červenci 1997 na Moravě a ve východních Čechách a v srpnu 2002 v Čechách byly způsobeny opakujícími se epizodami dlouhotrvajícími regionálními dešti. Příčinou povodně v červenci 1998 byly krátkodobé srážky způsobené bouřkou doprovázenou přivalovým deštěm mimořádné intenzity, příčinou povodně v březnu 2000 byly silné srážky doprovázené táním mimořádně vysoké sněhové pokrývky v oblasti horního toku a přítoků Labe.

Povodně jsou doprovázeny ohrožením života lidí a rozsáhlými škodami na nemovitém majetku i na krajině. Po povodni v červenci 1997 byly vyčísleny celkové škody 62,6 mld. Kč, konečný rozsah škod po povodni v srpnu 2002 je ještě vyšší. V červenci 1998, přestože intenzivní srážky byly lokalizovány na poměrně malém území, dosáhly škody výše 1,8 mld. Kč, jarní povodeň v roce 2000 způsobila škody ve výši 3,9 mld. Kč. Nejzávažnějšími důsledky povodní jsou však ztráty na lidských životech.

Stejně jako v řadě evropských zemí, které byly v průběhu devadesátých let postiženy rozsáhlými povodněmi, vyvolaly povodně v období po roce 1997 obrat ve vnímání významu povodňové ochrany v České republice. To se projevilo i na organizaci aktivit povodňových komisí a na záchranných a evakuačních pracích v době povodně v srpnu 2002.

Ke snížení ničivých účinků povodní byla vypracována Strategie ochrany před povodněmi, přijatá vládou v roce 2000. Strategie vytváří rámec pro definování konkrétních

postupů a preventivních opatření ke zvýšení systémové ochrany před povodněmi. K efektivnímu ovlivnění průběhu a rozsahu povodní je nezbytné využít systémové kombinace opatření v krajině a technických opatření. Vláda ČR, svým rozhodnutím č. 334/2003, vzala na vědomí Zprávu o plnění Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky. Ke konci roku 2003 byl Ministerstvem životního prostředí připraven projekt „Hodnocení katastrofálních povodní ze srpna 2002“.

2.2.3.2 Odpadové hospodářství

Oblast odpadového hospodářství v České republice byla před rokem 1989 značně zanedbaná. Od té doby však došlo k obratu. V současnosti platí nový zákon o odpadech č. 185/2001 Sb. a prováděcí právní předpisy k tomuto zákonu. Tento zákon byl doplněn zákonem č. 477/2001 Sb. o obalech a jeho prováděcími právními předpisy a společně tyto zákonné normy plně transponují *acquis communautaire*.

2.2.3.2.1 Plán odpadového hospodářství ČR

Plán odpadového hospodářství ČR (POH) se vztahuje na všechny druhy odpadů kromě odpadů uvedených v §2 (1) zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a je platný 10 roků, tj. pro období mezi roky 2003 a 2012. POH podává základní informace o oblasti odpadového hospodářství v České republice, o opatřeních k prevenci vzniku a minimalizaci produkce odpadů, metod recyklace a seznam monitorovacích indikátorů. Současně shrnuje vhodné prostředky a vytváří podmínky pro implementaci předpisů ES v oblasti odpadového hospodářství.

2.2.3.2.2 Produkce odpadů

Údaje o vývoji množství a struktury produkovaného odpadu jsou velmi výrazně poznamenány změnami v klasifikaci a kategorizaci odpadů v důsledku změn legislativní úpravy. Současně se vyvíjela i metodika OECD. Evidence produkce a nakládání s odpady je vedena od počátku 90. let, ale v důsledku výše zmíněných změn nejsou údaje za celé období porovnatelné. Srovnatelná data jsou z let 1998-2001. Od roku 2002 však platí nový Katalog odpadů, který je v plné míře kompatibilní s kategorizací používanou v EU. Informace o produkci a nakládání s odpady soustřeďuje a zpracovává VÚV T.G.M. CeHO prostřednictvím Informačního systému odpadového hospodářství, ve kterém jsou shromažďována data na základě pravidelných ročních výkazů původců odpadů a provozovatelů zařízení k nakládání s odpady. První sběr dat zabezpečovaly do roku 2001 okresní úřady a nyní tuto činnost vykonávají obce s obecními úřady s rozšířenou působností. Tyto informace jsou doplňovány na základě statistických šetření prováděných Českým statistickým úřadem.

V roce 1990 produkovala Česká republika podle tehdejší metodiky 637 mil. t odpadů ročně, z nichž největší množství představovaly těžební odpady (533,4 mil. t). Komunálního odpadu bylo vyprodukováno 2,6 mil. t, což představovalo 251 kg na jednoho obyvatele. V roce 2001 bylo podle předběžných údajů vyprodukováno 38,8 mil. t odpadů. V tomto množství největší podíl tvoří odpady z energetiky, průmyslu a zemědělství. Produkce komunálního odpadu však vzrostla, v roce 2001 dosáhla 4,29 mil. t (přibližně 420 kg na jednoho obyvatele). Vykazovaný vysoký podíl produkce nebezpečných odpadů (7,3 % z celkové produkce odpadů v roce 2001) je ovlivněn tím, že v porovnání s předpisy ES, měla česká legislativa přísnější parametry pro zařazení odpadu do kategorie „nebezpečný odpad“. Podle českého Katalogu odpadů bylo za nebezpečný odpad považováno celkem 388 druhů odpadů, na rozdíl od Seznamu nebezpečných odpadů ES, který zahrnoval pouze 236 druhů

nebezpečných odpadů. Nový Katalog odpadů a Seznam nebezpečných odpadů jsou od 1. ledna 2002 plně kompatibilní s předpisy ES.

Tab. č. 24: Produkce odpadů z hlediska původu podle třídění OECD (1000 t/rok)

Původ odpadů	Produkce			
	1999	2000	2001	2002
Odpady ze zemědělství a lesnictví	7 175	7 499	5 935	5 783
Odpady z dolování a těžby	2 351	2 566	2 285	597
Průmyslové odpady	8 867	7 778	9 040	9 601
Odpad z energetiky (mimo radioaktivní)	4 941	9 704	8 891	6 382
Komunální odpady	4 200	4 258	4 243	4 747
Jiné odpady	7 935	8 805	8 300	11 533
Celkem	35 469	40 610	38 694	38 643

Zdroj: MŽP (Plán odpadového hospodářství ČR)

Možné rozdíly v produkci odpadů od jiných zdrojů jsou způsobeny přepočtem dat s ohledem na jiný systém zařazování odpadů podle kategorií odpadů, který je v souladu s Katalogem odpadů ES, platným od 1. ledna 2002.

Tab. č. 25: Produkce nebezpečných odpadů v letech 1998-2002 (1000 t/rok)

Rok	Produkce nebezpečných odpadů
1999	3 032
2000	3 083
2001	3 136
2002	2 409

Zdroj: ČSÚ

2.2.3.2.3 Nakládání s odpady

Přehled údajů o nakládání s odpady v roce 2001 v členění podle Odvětvové klasifikace ekonomických činností dle třídění OECD je uveden v následující tabulce.

Tab. č. 26: Způsob nakládání s odpady v České republice v členění dle skupin OECD v roce 2001

Zdroj Opadů	Způsob nakládání s odpady (tis. tun)						
	Fyzikální a chemické postupy	Biologické postupy	Spalování	Skládkování	Využití jako druhotná surovina	Skladování	Vývoz
Ze zemědělství a lesnictví	77	2 809	38	20	1 561	204	0
Z dolování a těžby	82	49	0	488	3 299	19	0
Průmyslové	1 780	161	300	1 511	2 622	477	269
Z energetiky (mimo radioakt.)	141	1	15	3 310	2 905	270	1
Komunální	169	439	383	2 575	424	53	28
Jiné odpady	2 191	767	91	2 597	2 249	763	339
Nespecifikováno							
Celkem	4 440	4 226	774	10 501	13 060	1 786	445

Zdroj: MŽP (Plán odpadového hospodářství ČR)

Skládkování odpadů

Skládkování zůstává nadále nejrozšířenějším způsobem nakládání s odpady (v roce 2001 bylo tímto způsobem odstraněno 26,8 % vyprodukovaného odpadu). V provozu je v současné době celkem 371 skládek vyhovujících současným předpisům, na 36 z těchto skládek může být ukládán nebezpečný odpad. Celková kapacita skládek v ČR pro všechny kategorie odpadů je v současné době dostatečná. V roce 2001 bylo na skládky uloženo cca 10,4 mil. tun odpadů. Problémem však zůstává velké množství starých skládek, které musely být uzavřeny zejména po roce 1996, neboť nevyhověly zákonným požadavkům.

Spalování

V České republice je jen malý podíl odpadů odstraňován spalováním (v roce 2000 činil tento podíl 1,9 %, v roce 2001 2,1 %), kapacity spaloven zatím nejsou dostatečně využity. Důvodem tohoto stavu jsou vysoké ceny za spalování ve srovnání s jinými způsoby nakládání s odpady, především skládkováním. Spalují se především odpady kapalné a odpady s vysokým energetickým obsahem. V současné době jsou v ČR v provozu tři spalovny komunálních odpadů: spalovna v Brně s kapacitou 240 000 t odpadů ročně, spalovna v Praze s projektovanou kapacitou 310 000 t ročně a spalovna v Liberci s projektovanou kapacitou 96 000 t ročně. Kapacita těchto spaloven je však v současnosti využita zhruba z poloviny (383 500 t komunálního odpadu v roce 2001). S výjimkou tří výše uvedených spaloven komunálních odpadů jsou ostatní spalovny určeny pro spalování nebezpečných odpadů. V roce 2001 bylo v ČR v provozu celkem 67 spaloven nebezpečných odpadů. Mezi nimi převládají spalovny malých výkonů, pro které je typický instalovaný výkon do 1000 – 1500 t/rok nebo hodinový výkon 0,1 – 0,3 t/h. Převážně se jedná o spalovny situované v nemocnicích nebo v menších průmyslových závodech. Velké spalovny nebezpečných odpadů vlastní zejména velké průmyslové podniky. Kromě spalování odpadů ve speciálních spalovnách se spalování povolených druhů provádí ve čtyřech cementářských pecích.

Využívání odpadů jako zdrojů druhotných surovin a recyklace

Využívání odpadů jako druhotných surovin a recyklace se v roce 2001 v porovnání s minulými lety zlepšilo a dosáhlo hodnoty 37,5 % celkové produkce odpadů. Zejména se zlepšil separovaný sběr využitelných složek z komunálních odpadů. Využívají se především kovové odpady – železné i neželezné, dále se využívají odpady plastů, skla a sběrový papír. Zvýšilo se množství elektrářského popílku využívaného ve stavebnictví. Přesto je recyklace a využívání odpadů stále na nízké úrovni.

Ostatní způsoby a zařízení

V roce 2001 bylo v provozu celkem 18 kompostáren s celkovou kapacitou 245 000 t/rok. Výhledově se předpokládá výstavba dalších zařízení pro zajištění zpracování biologicky rozložitelných komunálních odpadů tak, aby Česká republika mohla splnit cíle stanovené Směrnicí 99/31/ES, o skládkách odpadu.

Kompostování v ČR v letech 1991 - 2000 stoupá, ale zdaleka nedosahuje úrovně roku 1987, kdy se vyrobilo na území ČR 3,1 mil. t kompostu s využitím téměř 5 mil. t biodegradabilních odpadů. Odbytové možnosti kompostu jsou omezené zejména pro rekultivace antropogenních půd, k zakládání zeleně, k dalšímu zpracování kompostu na pěstební substráty, hmoty pro filtraci plynů a pro zahrádkáře jako balené zboží. Poplatky za zneškodňování odpadu na kompostárně je v současné době nižší než na skládkách odpadů.

Další skupinu tvoří zařízení nebo plochy na biologickou dekontaminaci zemin znečištěných ropnými látkami. V roce 2001 bylo v provozu celkem 48 zařízení na biologickou dekontaminaci s projektovanou roční kapacitou 212 500 t. Síť ostatních zařízení

na fyzikální a chemickou úpravu odpadů je velmi různorodá. Do budoucna bude nutné některé kapacity rozšířit nebo vybudovat nové.

2.2.3.2.4 Nakládání s nebezpečnými odpady

Velmi malé množství nebezpečných odpadů je zneškodňováno spalováním. Značné množství nebezpečných odpadů je dlouhodobě skladováno. Množství odpadu využitého jako druhotná surovina je relativně vysoká.

Tab. č. 27: Způsob využití nebo odstranění nebezpečných odpadů (1000 t/rok)

Způsob úpravy, využití nebo odstranění	Množství		
	1999	2000	2001
Fyzikální a chemické postupy	1 092	559	608
Biologické postupy	140	245	276
Spalování	42	43	53
Skládkování	147	299	394
Využití jako druhotná surovina	318	924	897
Skladování	100	80	148
Vývoz	2	1	5
Nespecifikováno ^{a)}	565	658	437
Celkem ^{b)}	2 406	2 809	2 818

Zdroj: ČSÚ

^{a)} údaj zahrnuje množství odpadu, které šetřené subjekty nevyužily nebo neodstranily na vlastních zařízeních, ale předaly tyto odpady dalším subjektům

^{b)} údaj zahrnuje veškerý odpad, se kterým bylo ve sledovaném roce nakládáno, tj. odpad vyprodukovaný i odebraný ze zásob z předchozího období

2.2.3.2.5 Nakládání s komunálními odpady a recyklace odpadů

Využitelné složky získané odděleným sběrem jsou především recyklovány a využívány jako druhotná surovina:

- 61 % papír, lepenka,
- 66 % sklo,
- 58 % plasty.

Kompostovatelný odpad z údržby zeleně je z 36 % využíván a z 27 % skládkován. Kal ze septiků je z 29 % využíván a z 54 % skládkován.

V ČR je v současné době biologický odpad odděleně sbírán a kompostován v 9 obcích: Bystřici nad Pernštejnem, Kroměříži, Nové Pace, Písku, Plzni, Praze 12, Rýmařově, Strážnici, a Uherském Hradišti. Celkově je možné stav sběru biologicky rozložitelného komunálního odpadu považovat za stadium pilotních projektů.

2.2.3.2.6 Obaly a obalové materiály

Zákon č. 477/2001 Sb. o obalech ukládá povinným osobám, které uvádějí na trh nebo do oběhu obaly nebo balené výrobky příslušné povinnosti, především povinnost zajistit jejich zpětný odběr a dále povinnost využití stanoveného množství odpadu z obalů. Povinnými osobami jsou výrobci, dovozci, plniči, distributoři a prodejci. Jedná se o tzv. princip rozšířené odpovědnosti, tzn. že odpovědnost těchto osob za obal nekončí jeho prodejem spotřebiteli, ale trvá po celý životní cyklus obalu. Tímto způsobem se postupně přenáší odpovědnost za odpady z obalů z obcí a občanů na tyto povinné osoby.

Tab. č. 28: Množství využitých obalů z celkového množství uvedeného na trh nebo do oběhu a počet obyvatel zapojených do systému třídění odpadu

Rok	1999	2000	2001
Počet firem	41	307	581
Obaly uvedené na trh nebo do oběhu v ČR (t)	140 000	753 252	717 227
z toho vratné (t)	93 853 (67 %)	207 564 (28 %)	464 381 (65 %)
z toho nevratné (t)	46 147 (33 %)	545 688 (72 %)	252 846 (35 %)
Podíl na trhu spotřebitelských obalů v ČR	17,60 %	37 %	46 %
Počet obcí zapojených do systému třídění	754	2 156	2 781
Počet obyvatel	2 136 000	5 632 000	8 135 000
Podíl na populaci ČR	20,7 %	51 %	79 %
Množství využitých odpadů (t)	19 800	70 067	152 196
Výtěžnost tříděného sběru na obyvatele a rok (kg)	9,27	12,44	18,7

Zdroj: Ekokom a.s.

V současnosti dochází k plnému zapojení obcí do systému sběru tříděného odpadu. Tento systém již pokrývá 70 % obydleného území. Na celém území, kde je zajištěn tříděný sběr, je sbíráno sklo a papír, plasty jsou sbírány jen na přibližně 50 % tohoto území. Tam, kde je systém zaveden již více než 5 let, dosahuje průměrná účinnost sběru 13 kg na osobu ročně, což představuje přibližně 30 % obalů z domácností. Této úrovně bylo dosaženo přesto, že systém sběru je ještě pod svou optimální hustotou pokrytí, a stále existuje významná možnost pro zvýšení intenzity sběru na osobu za předpokladu, že zvýšení počtu instalovaných sběrných nádob na tříděný odpad bude provázeno vhodnou osvětovou kampaní.

2.2.3.2.7 Uplatňování „principu znečišťovatel platí“

V zákoně o odpadech a jeho prováděcích předpisech je „princip znečišťovatel platí“ uplatňován.

Poplatky jsou stanoveny v zákoně o odpadech a jsou vedeny v tabulkách. Poplatek je příjmem obce, na jejímž katastrálním území je skládka umístěna, a Státního fondu životního prostředí České republiky.

Tab. č. 29: Sazba základního poplatku za ukládání odpadů Kč/t (kalendářní rok)

Kategorie odpadu	2002 až 2004	2005 až 2006	2007 až 2008	2009 a následující léta
Nebezpečný	1100	1200	1400	1700
Komunální a ostatní	200	300	400	500

Tab. č. 30: Sazba rizikového poplatku za ukládání nebezpečných odpadů Kč/t (kalendářní rok)

Kategorie odpadu	2002 až 2004	2005 až 2006	2007 až 2008	2009 a následující léta
Nebezpečný	2000	2500	3300	4500

Pro provozovatele skládky stanovuje zákon o odpadech povinnost vytvářet finanční rezervu na rekultivaci, zajištění péče o skládku a asanaci po ukončení jejího provozu. Finanční rezerva je vedena na zvláštním vázaném účtu. Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech také stanovuje pokuty za nezákonné nakládání s odpady a neplnění zákonných povinností.

Pro podporu environmentálně příznivých záměrů existují daňové úlevy, které se týkají hlavně daně z přidané hodnoty a daně z nemovitostí. Nižší sazba daně z přidané hodnoty (5 %) oproti základní sazbě daně, která činí 22 %, je uplatňována u výrobků z recyklovaného papíru (při podílu minimálně 70 % starého papíru), u výroby bioplynu a u skleněných lahví

pro nápoje. Pozemky a stavby sloužící výhradně k recyklačním účelům jsou osvobozeny od daně z nemovitosti.

2.2.3.2.8 Současný stav financování systému odpadového hospodářství

Financování systému odpadového hospodářství bylo v letech 1995 – 2000 realizováno z následujících zdrojů:

- 70 % z vlastních zdrojů ekonomických subjektů, tj. obcí a měst (územní rozpočty), soukromých subjektů (firmy nakládající s odpady)
- 13 % z komerčních úvěrů
- 7 % z podpor ze státního rozpočtu
- 6 % z podpor SFŽP (v letech 1999 – 2000 činil podíl 9 – 12 %)
- 3 % z ostatních zdrojů

Tab. č. 31: Kapitálové výdaje z veřejných zdrojů (státní a územní rozpočty, SFŽP) v tis. Kč

Popis činností	1997	1998	1999	2000	2001
Sběr a zpracování druhotných surovin	10 711	1 694	682	581	2 843
Sběr a svoz nebezpečných odpadů	1 040	6 069	4 498	2 954	35 300
Sběr a svoz komunálních odpadů	203 284	176 756	147 596	130 024	79 252
Sběr a svoz ostatních odpadů	5 775	2 622	570	2 489	2 826
Využívání a zneškodňování nebezp. odpadů	217	5 532	162 213	8 433	12 776
Využívání a zneškodňování komun. odpadů	360 719	131 998	262 184	364 456	393 754
Využívání a zneškodňování ostatních odpadů	103	10	1 370	6 951	27 562
Prevence vzniku odpadů	3 850	3 475	662	1 867	1 082
Monitoring nakládání s odpady	136	149	184	19 308	20 531
Ostatní nakládání s odpady jinde neuvedeno	180 106	160 946	294 348	199 053	266 806
Nakládání s odpady	797 502	489 251	700 136	736 117	842 732

Zdroj: MF (ARIS)

Tab. č. 32: Běžné výdaje z veřejných zdrojů (státní a územní rozpočty, SFŽP) v tis. Kč

Popis činností	1997	1998	1999	2000	2001
Sběr a zpracování druhotných surovin	4 671	6 640	7 954	11 609	9 469
Sběr a svoz nebezpečných odpadů	7 579	68 479	138 351	121 178	180 911
Sběr a svoz komunálních odpadů	1 137 735	1 905 192	2 296 662	2 556 828	2 825 741
Sběr a svoz ostatních odpadů	55 748	54 570	70 513	107 822	116 597
Využívání a zneškodňování nebezpečných odpadů	3 776	11 421	14 884	16 284	13 004
Využívání a zneškodňování komun. odpadů	58 564	241 175	517 674	451 041	465 614
Využívání a zneškodňování ostatních odpadů	16 280	11 552	11 728	12 699	6 064
Prevence vzniku odpadů	6 294	27 650	74 596	96 538	106 489
Monitoring nakládání s odpady	7 975	5 175	5 866	5 050	4 328
Ostatní nakládání s odpady jinde neuvedené	103 371	186 852	162 847	234 834	247 813
Nakládání s odpady	1 515 510	2 518 707	3 301 073	3 613 884	3 976 032

Zdroj: MF (ARIS)

2.2.3.3 Ovzduší

Koncem 80. let 20. století patřila situace v oblasti znečištění ovzduší mezi nejhorší v Evropě. Především v první polovině 90. let se situace výrazně zlepšila v souvislosti s rozsáhlými změnami ve struktuře ekonomiky a s legislativními požadavky (první samostatné zákony na ochranu ovzduší byly přijaty v roce 1991). Elektrárenské zdroje byly odprášený, odsířeny a úpravou spalovacího procesu bylo docíleno snížení emise oxidů

dusíku. Proběhla a stále pokračuje rozsáhlá plynofikace dosavadních zdrojů, spalujících nekvalitní tuhá paliva s vysokým obsahem síry (podstatná plynofikace již proběhla). Většina zvláště velkých a středních zdrojů znečišťování ovzduší dnes splňuje environmentální limity nových zákonů. V současné době se pozornost soustřeďuje na malé, rozptýlené a plošné zdroje znečišťování a snižování emisí některých specifických polutantů.

Byl přijat nový zákon o ovzduší č. 86/2002 Sb. Hlavní motivací pro přijetí jeho současných dodatků je snaha plně harmonizovat *acquis communautaire* v této oblasti.

2.2.3.3.1 Emise hlavních znečišťujících látek

Emise všech sledovaných znečišťujících látek (tuhých látek, oxidu siřičitého, oxidů dusíku, oxidu uhelnatého, těkavých organických látek, těžkých kovů a persistentních organických polutantů) v období od roku 1990 do roku 2001 znatelně poklesly, v rozsahu od 35 % do 91 %. Nejvýraznější zlepšení je patrné u tuhých látek, oxidu siřičitého a olova. Významné je i snížení emisí těkavých organických sloučenin o 50 %, ke kterému došlo především přechodem na ekologicky šetrnější nátěrové hmoty a odmašťovací přípravky. Velmi výrazný pokles emisí olova oproti roku 2000 (o 53,6 %) souvisí se zákazem distribuce olovnatých benzínů k 1.1.2001.

Pokles emisí CO v daném období byl méně výrazný (o 35 %) a v 2001 emise dokonce mírně vzrostly. Emise NO_x klesly v období 1990-2001 o 37 %, po několika letech se však sestupný trend zastavil a v posledních dvou letech dochází k opětovnému nárůstu emisí (o 7,7 % mezi 1999-2001). Příznivé dopady poklesu emisí oxidů dusíku ze stacionárních zdrojů byly eliminovány nárůstem emisí oxidů dusíku z mobilních zdrojů. Tento vývoj způsobuje stagnující či dokonce rostoucí imisní zatížení oxidy dusíku ve velkých městech.

Na tomto trendu nic nemění ani zlepšující se kvalita motorových vozidel a jejich vybavení katalyzátory.

Tab. č. 33: Vývoj emisí hlavních znečišťujících látek v letech 1990 - 2001 (tis. t/rok)

Rok	Tuhé látky	SO ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
1990	565	1850	551	1275	441	156
1991	524	1749	527	1197	394	134
1992	424	1495	499	1141	366	115
1993	367	1366	459	1055	346	99
1994	258	1205	378	1036	310	91
1995	211	1103	370	1043	292	86
1996	178	944	366	1012	293	81
1997	127	697	349	944	277	81
1998	84	438	321	765	242	80
1999	66	268	313	716	234	75
2000	57	264	326	648	227	74
2001 ^{a)}	54	251	332	649	222	74

a) předběžné údaje

Zdroj: ČHMÚ, ČIŽP, CDV, VÚZT, ČSÚ

Pozn.: Oproti údajům uváděným ve starších dokumentech došlo od roku 2002 ke změně metodiky výpočtu, zpětně byla přepočítána všechna data.

Tab. č. 34: Vývoj emisí těžkých kovů a POP v letech 1990 – 2001

Rok	Těžké kovy			POPs		
	Cd	Hg	Pb	PAU	PCB	PCDD
	t.rok ⁻¹	t.rok ⁻¹	t.rok ⁻¹	t.rok ⁻¹	kg.rok ⁻¹	kg.rok ⁻¹
1990	4,3	7,5	269	752	773	1,25
1991	3,9	7,4	240	747	772	1,22
1992	3,6	7,3	247	1131	741	1,22
1993	3,5	7,5	232	1115	644	1,14
1994	3,5	7,2	202	951	630	1,13
1995	3,6	7,4	180	1357	623	1,13
1996	2,9	5,9	165	971	554	0,92
1997	3,0	5,5	180	657	448	0,83
1998	2,7	5,2	169	657	458	0,77
1999	2,7	3,7	157	557	485	0,64
2000	2,9	3,8	107	488	474	0,74
2001 _{a)}	2,8	3,6	49	470	450	0,73

a) předběžné údaje

Zdroj: ČHMÚ, CDV

Přes výrazné snížení emisí všech základních znečišťujících látek zůstávají měrné emise stále vysoké ve srovnání se zeměmi Evropské unie.

Tab. č. 35: Měrné emise oxidu siřičitého a oxidů dusíku v roce 2001 a jejich porovnání s průměry států EU a OECD

Měrná emise	Jednotky	Průměr EU	Průměr OECD	ČR
Oxid siřičitý na obyvatele	kg	17,9	38,3	24,5
Oxid siřičitý na plochu	t.km ⁻²	2,1	1,2	3,2
Oxidy dusíku na obyvatele	kg	26,5	40,1	32,4
Oxidy dusíku na plochu	t.km ⁻²	3,1	1,3	4,2

Zdroj: ČHMÚ

Zdroje emisí

Tab. č. 36: Struktura zdrojů emisí hlavních znečišťujících látek v roce 2001 (tis.t) – předběžné údaje

Kategorie zdrojů	Tuhé látky	%	SO ₂	%	NO _x	%	CO	%
Velké zdroje	14	25	205	78	150	45	160	24
Střední zdroje	7	13	8	3	5	1	12	2
Malé zdroje	24	44	43	16	13	4	152	23
Mobilní zdroje	10	18	7	3	168	50	333	51
Celkem	55	100	263	100	336	100	657	100

Zdroj: ČHMÚ

V současné době je ČHMÚ evidováno 131 zvláště velkých spalovacích zdrojů. Z toho 20 je tzv. nových zdrojů a 111 stávajících. Z nových zdrojů požadavkům současné legislativy nevyhovují dva: Nová huť a teplárna Přerov. Pro tyto zdroje bylo vyjednáno přechodné období do konce roku 2007. Na tzv. stávající zdroje (zdroje postavené před 1.7.1987) bude aplikován Národní program snižování emisí stávajících zvláště velkých spalovacích zdrojů; požadavky národní i evropské legislativy by tak měly být splněny.

Další důležitou skupinou podílející se na znečišťování ovzduší jsou tzv. velké spalovací zdroje, tedy zdroje o jmenovitém tepelném výkonu vyšším než 5 MW a jmenovitým

tepelném příkonu do 50 MW. Snížení emisí znečišťujících látek z těchto zdrojů by bylo příspěvkem k plnění požadavků Směrnice 81/2001/ES a Göteborgského protokolu k Úmluvě o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států. Účinnější využívání energie u těchto zdrojů by pomohlo i při snižování emisí oxidu uhličitého.

Problémy s plněním emisních limitů podle nové legislativy mají některé spalovny nebezpečného odpadu, zvláště pak nemocničního. Odůvodněné rekonstrukce stávajících spaloven nebezpečného odpadu však brzdí nedostatek finančních prostředků v resortu zdravotnictví. Doplnění existujících zařízení technologií k dosažení souladu s novými emisními limity, provozními požadavky a instalace požadovaných systémů kontinuálního měření, představuje na jedné spalovně investiční náklady v řádu desítek milionů Kč. Bez vhodné podpory by došlo pravděpodobně (po uplynutí náběhové doby) k rušení těchto spaloven, což by značně zkomplikovalo nakládání s infekčním nemocničním odpadem.

Rozsáhlé podpůrné programy, financované jak z centrálních zdrojů, tak i z prostředků větších měst, přispěly na plynofikaci několika set obcí či jejich částí a významná část domácností tak rekonstruovala svá lokální topeniště na užívání ušlechtlejších paliv (zejména zemní plyn).

Přetrvávajícím problémem je skutečnost, že ČR má oproti EU podstatně vyšší energetickou náročnost vztaženou na tvorbu jednotky HDP, a to téměř o 70 %. Z toho plynou vysoké měrné emise, především oxidu uhličitého, které byly v roce 2000 více než dvojnásobné než v EU-15. Tato situace je především důsledkem stále vysokého podílu tuhých paliv v primárních energetických zdrojích – byť tento podíl klesl z 65 % v roce 1990 na 54 % v roce 2001.

Tab. č. 37: Spotřeba paliv u velkých zdrojů (t)

Palivo	1990	1992	1994	1997	1998	1999	2000
Hnědé uhlí	58 786 671	50 705 741	46 031 062	45 096 780	43 495 488	38 590 941	44 380 000
Černé uhlí	6 150 194	5 726 448	5 237 412	4 857 128	4 507 046	4 977 586	4 878 000
Lignit	1 453 296	1 084 948	745 313	817 413	599 312	485 781	450 000
Koks	3 056 266	2 444 119	2 283 329	1 694 930	2 371 434	2 308 523	2 655 000
Těžký topný olej	1 750 179	1 295 745	1 236 576	997 266	908 737	841 226	757 000
Zemní plyn	3 620 220	3 650 769	3 474 914	4 472 431	4 497 487	4 273 810	4 300 000

Zdroj: ČHMÚ

2.2.3.3.2 Emise těkavých organických látek (VOC)

Dosavadní 50 % snížení emisí VOC proti výchozímu roku 1990 bylo dosaženo používáním barev ředitelných vodou a barev s nízkým obsahem rozpouštědel či používáním práškových barev a dále uplatňováním BAT pro snižování a omezování emisí VOC u velkých zdrojů. Další pokles emisí VOC je očekáván uplatňováním požadavků nových právních předpisů, které tuto oblast upravují. Proto je třeba věnovat pozornost stávající skladbě zdrojů emitujících VOC z hlediska jejich modernizace a to zejména v oblastech s největším potenciálem možností snižování emisí VOC. Tento potenciál zahrnuje následující kategorie: aplikace barev a nátěrových hmot (zvláště v oblasti aplikace barev a nátěrových hmot na volných prostranstvích), odmašťování v průmyslu, výroba barev, nátěrových hmot,

adhezivních materiálů a tiskařských barev, aplikace adhezivních nátěrů a barev a používání rozpouštědel v domácnostech.

Současnými právními předpisy je vedle požadavku na využívání BAT kladen důraz i na omezování emisí VOC z distribučního řetězce benzínu, aplikace opatření k odsávání par při manipulaci s benzinem a stanovení podmínek pro jeho skladování.

Ve výše uvedených oblastech bude třeba zvýšených investic v souvislosti s modernizací technických vybavení a s možností uplatňování BAT, jakož i s dodržováním nových právních předpisů v rámci požadavku na dosažení stanoveného emisního stropu 220 tis. t do roku 2010 pro VOC. Z hlediska státního sektoru jde o investice do resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany (čerpací stanice z hlediska zpětného odvodu par a těsnění zásobníků pohonných hmot, lakovny a opravy vozového parku, přestavba silničních kontejnerů na systém spodního plnění při přečerpávání benzínu apod.). Z hlediska užívání organických rozpouštědel jsou uživatelé a provozovatelé malých zdrojů také důležitou kategorií. Ke snížení emisí VOC dochází dále uplatňováním požadavků vyhlášky MPO, týkající se mj. maximálních koncentrací benzenu a aromátů v bezolovnatém benzinu a zaváděním používání alternativních paliv.

2.2.3.3 Emise skleníkových plynů

Česká republika přistoupila v roce 1993 k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu, podepsala Kjótský protokol dne 23.11.1998 na základě usnesení vlády č. 669/98 a ratifikovala jej v listopadu 2001. Česká republika se tímto zavázala ke snížení celkových emisí skleníkových plynů v období 2008-2012 o 8 % vůči referenčnímu roku 1990. Evidence emisí plynů ovlivňujících klimatický systém Země je prováděna v souladu s mezinárodně závaznou metodikou, která je neustále zpřesňována. Pravidelným monitorováním emisí skleníkových plynů se také naplňují požadavky Směrnice Rady 99/296/ES. Z důvodů neustálého vývoje metodiky a důsledného zavádění kontrolních mechanismů dochází v případě potřeby ke zpětným přepočtům hodnot, a proto může v jednotlivých letech docházet i ke změnám v původně vykazovaných údajích.

Tab. č. 38: Celkové emise skleníkových plynů v letech 1990 – 2000

Emise	1990	1992	1993	1995	1998	1999	2000
CO ₂ [mil. t]	162,5	134,2	129,2	123,4	124,7	118,2	124,2
CH ₄ [mil. t (CO ₂) _{ekv}]	16,8	14,0	13,3	12,6	11,4	10,7	10,7
N ₂ O [mil. t (CO ₂) _{ekv}]	11,3	7,0	6,6	6,7	8,4	8,1	8,2
F-plyny [tis. t (CO ₂) _{ekv}]	-	-	-	169,4	522,6	525,4	889,6
(CO ₂) _{ekv} celkem [mil. t]	190,5	155,2	149,1	142,7	145,1	137,6	144,0
(CO ₂) _{ekv} [v % roku 1990]	100,0	82,7	79,5	76,1	76,1	72,2	75,6

Zdroj: ČHMÚ

Celkové emise včetně propadů emisí těchto plynů v ČR, vyjádřené v ekvivalentních hodnotách oxidu uhličitého (CO₂), poklesly z hodnoty 190,5 mil. t v roce 1990 na 144,0 mil. t v roce 2000 a vůči referenčnímu roku 1990 o 24,4 %. Zřetelně sestupný trend z počátku 90. let, který byl výsledkem poklesu spotřeby energie v souvislosti s výraznými změnami ve struktuře primárních energetických zdrojů a celkovou transformací hospodářství, se po roce 1993 zastavil. Vykazované meziroční změny po roce 1993 v rozmezí nejvýše do ±5 % jsou dány zejména změnami vývoje spotřeby energie. Podstatné však je, že se daří hodnoty emisí skleníkových plynů stabilizovat v ČR na úrovni, která je v porovnání s rokem 1990 o přibližně 25 % nižší.

Závazky vyplývající z Kjótského protokolu tedy Česká republika splní bez potíží.

2.2.3.3.4 Emise látek poškozující ozónovou vrstvu

Od roku 1996 je v ČR zakázána výroba a dovoz halonů a látek skupiny CFC (tzv. tvrdé freony) a od roku 1997 také výroba látek skupiny HCFC (tzv. měkké freony) pro běžné využití. Spotřeba látek CFC pro tyto účely, která v roce 1986 dosáhla výše 5 500 tun, byla zcela eliminována. Pro účely tzv. nezbytné potřeby (laboratorní využití, výzkum a vývoj) jsou v prováděcím předpisu k zákonu č. 86/2002 Sb. stanoveny přísné limity na dovoz, případně výrobu, které byly i v roce 2001 dodrženy.

ČR je smluvní stranou Vídeňské úmluvy OSN o ochraně ozónové vrstvy i Montrealského protokolu včetně jeho dodatků a řádně plní veškeré povinnosti, které pro ni z těchto mezinárodních právních instrumentů vyplývají. V roce 2001 ČR ratifikovala Pekingský dodatek k Montrealskému protokolu.

2.2.3.3.5 Göteborský protokol

Protokol (celým názvem Protokol o omezování acidifikace, eutrofizace a tvorby přízemního ozónu) k Úmluvě o dálkovém znečišťování ovzduší překračujícím hranice států (CLRTAP) byl připraven Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů (EHK OSN) a smluvní stranám CLRTAP předložen k podpisu v prosinci 1999 v Göteborgu (Švédsko).

Cílem protokolu je účinně omezit účinky acidifikace, eutrofizace a úroveň přízemního ozónu. Má zajistit, aby v dlouhodobém výhledu nebyly překročeny kritické zátěže acidity, kritické zátěže nutričního dusíku a kritické úrovně přízemního ozónu. Ke splnění požadavků protokolu je nezbytné další mezinárodně koordinované snižování emisí oxidů síry, oxidů dusíku, těkavých organických látek a amoniaku na úroveň, které nemohlo být dosaženo v rámci dříve přijatých protokolů. Česká republika je smluvní stranou CLRTAP a aktivně se účastní činností v rámci Úmluvy.

Tab. č. 39: Závazek České republiky vyplývající z Göteborského protokolu ve srovnání s emisními stropy dohodnutými s Evropskou komisí

Znečišťující látka (tis. tun za rok)	Stav v roce 1990	Stav v roce 2001 ^{a)}	Emisní strop pro rok 2010 dle Göteborského protokolu	Emisní strop pro rok 2010 podle Směrnice 2001/81/ES, dohodnutý s Evropskou komisí
SO ₂	1850	251	283	265
NO _x	551	332	286	286
NH ₃	156	74	101	80
VOC	441	222	220	220

a) předběžné údaje

Zdroj: EHK OSN, ČHMÚ

2.2.3.3.6 Imise

Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, zavádí nové imisní limity na ochranu lidského zdraví a ochranu ekosystémů a vegetace v souladu s legislativou Evropských společenství.

Významným důsledkem transpozice právních úprav EU pro kvalitu ovzduší bude zakotvení principu udržení kvality ovzduší tam, kde je dobrá, a přijímání nápravných opatření formou programů na zlepšení kvality pro oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

V roce 2001 bylo více než 50 % populace vystaveno koncentracím přízemního ozónu překračující cílové imisní limity pro ochranu lidského zdraví. Znečištění ovzduší suspendovanými částicemi (frakcí PM₁₀) významně překračuje limitní úroveň včetně mezí tolerance. Denní imisní limity byly v roce 2001 překročeny více než 35 krát v Moravskoslezském, Ústeckém, Středočeském a Olomouckém kraji. V oblastech, kde koncentrace PM₁₀ v roce 2001 překročily imisní limity, žije více než 25 % populace. Předběžná hodnocení indikují, že dochází k překračování limitních hodnot benzenu v Ostravě a v Praze. Roční imisní limit kadmia je dlouhodobě překračován v okolí Tanvaldu. Imisní limity pro NO₂ a SO₂ byly v roce 2001 překračovány již jen výjimečně na několika málo izolovaných stanicích a za předpokladu, že se nebude zhoršovat situace lokálního vytápění návratem k tuhým palivům, je téměř jisté, že nebude nikde docházet k jejich překračování.

Imisní limity na ochranu ekosystémů a vegetace jsou překračovány na rozsáhlém území v důsledku překračování cílového imisního limitu AOT 40 pro ozón. K tomuto překračování dochází na více než 50 % chráněných území. Na území CHKO v Ústeckém, Karlovarském a Středočeském kraji dochází v omezeném rozsahu k překračování imisních limitů na ochranu ekosystémů a vegetace pro NO_x a SO₂.

2.2.3.3.7 Uplatňování „principu znečišťovatel platí“

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, uplatňuje „princip znečišťovatel platí“.

Struktura poplatků je kombinací normativního a ekonomického řešení (při normativním řešení znečišťovatel platí jen za ochrannou technologii do výše emisního limitu, při kombinovaném způsobu k tomu přistupují i poplatky za každou emitovanou tunu). Příjmy z poplatků jsou alokovány na financování opatření ke snižování emisí (včetně úspor energie a přechodu na ušlechtlejší a ekologicky čistší způsoby získávání energie). Vyměřování, vybírání a vymáhání poplatků u zvláště velkých a velkých zdrojů znečišťování ovzduší je v kompetenci krajských úřadů. U středních zdrojů je od 1. 1. 2003 vyměřování v kompetenci obcí (obcí s rozšířenou působností). Poplatky vybrané od provozovatelů zvláště velkých, velkých a středních zdrojů jsou příjmem SFZP. Administrace a výnos poplatků z malých zdrojů jsou ponechány orgánům obcí.

Tab. č. 40: Sazby poplatků za hlavní znečišťující látky produkované zvláště velkými, velkými a středními stacionárními zdroji

Znečišťující látka	Sazba (Kč/t)
Tuhé znečišťující látky	3 000
Oxid siřičitý	1 000
Oxidy dusíku	800
Těkavé organické látky	2 000
Těžké kovy a jejich sloučeniny	20 000
Oxid uhelnatý	600
Amoniak	1 000
Metan	1 000
Polycyklické aromatické uhlovodíky	20 000

Sazby poplatků za malé spalovací zdroje závisí na tepelném výkonu zdroje a druhu spalovaného paliva uvádí následující tabulka. Zpoplatňováno je však i vypouštění znečišťujících látek z některých dalších malých zdrojů – provozů se spotřebou těkavých

organických látek (např. rozpouštědel) nad určitý limit a zdrojů emisí tuhých znečišťujících látek.

Tab. č. 41: Sazby poplatků za malé spalovací zdroje

Palivo	Rozmezí sazeb (Kč/rok)	
	nad 50 do 100 kW včetně	nad 100 do 200 kW
Jmenovitý tepelný výkon		
Topné oleje s obsahem síry od 0,1 do 0,2 %	1 000 – 1 500	1 500 – 2 000
Topné oleje s obsahem síry do 1 %	1 500 – 2 500	2 500 – 3 000
Jiná kapalná paliva a látky pokud tento zákon jejich spalování nezakazuje	6 000 – 8 000	8 000 – 12 000
Černé uhlí	1 500 – 2 000	2 000 – 3 000
Hnědé uhlí tříděné, palivo z hnědého uhlí	2 500 – 4 000	4 000 – 5 000
Hnědé uhlí energetické, lignit	4 000 – 6 000	6 000 – 10 000
Uhelné kaly, proplásky	10 000 – 20 000	20 000 – 40 000

Zákon o ochraně ovzduší navíc předepisuje poplatky za výrobu a dovoz látek poškozujících ozónovou vrstvu Země a výrobků takové látky obsahujících. Sazba poplatku 400 Kč za kilogram regulované látky je stanovena za účelem vyvolání dalšího stimulačního ekonomického efektu regulace výroby a spotřeby těchto látek. Poplatek je příjmem SFŽP. Výnos bude přednostně využíván při ochraně ozónové vrstvy Země pro podporu financování nákladů opatření a projektů „freonového programu“ (řešení zbývajících problémů likvidace starých chladících zařízení, likvidace nevyužitelných CFC, sběr halonů atd.).

2.2.3.4 Živá příroda a krajina

Geografická poloha, specifický reliéf, pestré geologické a klimatické podmínky, historický vývoj a dlouhodobá hospodářská činnost určují současnou podobu přírody a krajiny ČR. Během posledních desetiletí ovlivnila přírodu a krajinu v České republice zejména hospodářská činnost, spojená s ekonomickým růstem, uskutečňovaným na základě bezplatné spotřeby a devastace přírodních zdrojů.

Mizející živočišné a rostlinné druhy a měnící se krajina jsou vždy prvními indikátory poškozování životního prostředí. Vývoj krajiny byl kolektivizací zemědělství, nadměrným zorněním, chemizací a kontaminací biosféry cizorodými látkami nepříznivě ovlivněn. Meliorace, narovnávání a kanalizování vodotečí snížilo retenční schopnost krajiny, dále zhoršilo kvalitu a snížilo kvantitu dostupných podzemních vod a poškodilo vzhled krajiny.

Krajinu a její biodiverzitu výrazně poznamenalo i velkoplošné odvodnění pozemků (celkem 24 % zemědělské půdy), scelování pozemků a zvyšování plochy orné půdy, které často nerespektovalo reliéf terénu ani klimatické poměry. Intenzifikací zemědělství na jedné straně došlo k degradaci lučních společenstev (vysoké dávky hnojiv, obnova s přísavem kulturních trav) a na druhé straně k opouštění méně produkčních pozemků a často opět k degradaci tamních cenných společenstev. Zvyšování intenzity hospodaření a scelování pozemků se projevilo úbytkem krajinných prvků v zemědělské krajině. Likvidace mezí, remízů a živých plotů vedla k úbytku refugií pro organismy a nárůstu průchodnosti krajiny. Rozsah průmyslové devastace krajiny dosahuje někdy mimořádných rozměrů (např. tzv. „černý trojúhelník“ v severních Čechách, jižním Sasku a jihozápadním Polsku). Na druhé straně je celková míra zachovalosti přírodních prvků z hlediska kvantitativního i

kvalitativního nesrovnatelně vyšší než u členských zemích EU se srovnatelnými ekonomickými ukazateli.

2.2.3.4.1 Chráněná území

Pro Českou republiku je charakteristická bohatá tradice tzv. konzervační ochrany přírody, která je realizována zejména prostřednictvím soustavy zvláště chráněných území.

Tab. č. 42: Zvláště chráněná území v období 1996 - 2000

Kategorie	Počet v roce					Plocha území v roce 2000 (v km ²)	% plochy ČR
	1996	1997	1998	1999	2000		
Národní park	3	3	3	3	4	1 190,2	1,51
Chráněná krajinná oblast	24	24	24	24	24	10 334,6	13,12
Národní přírodní rezervace	118	117	117	110	110	278,7	0,35
Národní přírodní památky	100	100	100	101	101	26,9	0,03
Přírodní rezervace	572	602	653	676	690	323,7	0,41
Přírodní památky	967	1 001	10 051	1 084	1 096	265,4	0,34
Celkem						12 419,5	15,76

Zdroj: AOPK ČR, SCHKO ČR

Rozsah zvláště chráněných území je v Evropě i v České republice poměrně stabilizovaný. V EU-15 bylo v devadesátých letech chráněno v průměru 12,3 % celkové plochy. V České republice to je dnes 15,8 % území, to znamená o málo více, než kolik činí průměrná hodnota EU-15. V přepočtu na obyvatele je v České republice chráněno 122,2 ha na 1000 obyvatel a průměr EU-15 činí 130 ha na 1000 obyvatel. Na území České republiky dále bylo k 31. 12. 1999 evidováno celkem 120 přírodních parků. Jejich podíl na celkové rozloze státu dosahuje 8 %. Přírodní parky jsou primárně určeny k ochraně krajinného rázu a jsou tak nástrojem tzv. obecné ochrany přírody.

Pro přírodu a krajinu ČR je charakteristické obrovské množství mozaikovitě roztroušených, vysoce zachovalých přírodních fenoménů, významných nejen z národního, ale i mezinárodního hlediska. V souladu s požadavky Evropské unie probíhají proto v současné době práce na vytvoření soustavy NATURA 2000, jejímž posláním je ochrana mimořádných a jedinečných přírodních hodnot v evropském měřítku. Pro realizaci plánů péče a zajištění managementu těchto území bude nutné podstatně zvýšit finanční prostředky státu, určené na ochranu přírody.

2.2.3.4.2 Ochrana druhů

Počet živočišných a rostlinných druhů v různém stupni ohrožení je stále vysoký, tento stav se mění jen velmi pomalu. V kritickém stupni ohrožení je stále 248 druhů cévnatých rostlin a 27 druhů hub, dále 33 druhů bezobratlých, 6 druhů ryb a kruhoústých, 7 druhů obojživelníků, 4 druhy plazů, 35 druhů ptáků a 8 druhů savců.

Od r. 1990 dochází lokálně k novému výskytu a šíření některých druhů organismů, které z krajiny v minulosti téměř vymizely. Nejvýraznější je snížení biologické rozmanitosti a početnosti populací původních druhů zemědělské krajiny. Charakteristický je například pokles početnosti koroptve polní z 6 mil. jedinců v roce 1935 na nepatrný zlomek (několik desítek tisíc jedinců v roce 1997). Negativní vliv na biodiverzitu má rychlé šíření některých nepůvodních agresivních druhů organismů (např. bolševník velkokolepý, křídlatka japonská, rak

pruhovaný), které narušují přirozený vývoj ekosystémů a jejichž invazi se nedaří náležitě tlumit.

Mnohé stavby na tocích představují bariéry znemožňující řadě živočichů migraci (ohrožena je řada druhů ryb, vymizeli lososi, jeseter). Důsledkem znečištění prakticky vymizeli z toků například raci a perlorodka říční. Postupný zánik vhodných rozmnožovacích nádrží v krajině má také za následek úbytek stavu populací obojživelníků o více než 70 %. V republice se nachází velké množství tras venkovního elektrického vedení se sloupy, které jsou nebezpečné pro ptáky a způsobují velké procento jejich zranění a úhynů.

Je nezbytné realizovat opatření k zajištění volného pohybu organismů mezi krajinnými segmenty, která jsou nezbytná pro zabezpečení jejich trvalé reprodukce, dále technická řešení, zabraňující zbytečným úhynům živočichů, a specifické programy péče pro jednotlivé druhy či skupiny druhů s podobnými nároky. Zejména při plánování a umísťování nových liniových staveb je nutné zajistit přirozené migrační cesty živočichů i rostlin a respektovat návaznost biokoridorů.

2.2.3.4.3 Lesy

Lesy pokrývaly v roce 2001 33,5 % celkové plochy České republiky (průměr za EU je 38 %). Rozsahem poškození lesů imisemi stále patří ČR mezi nejpostiženější země Evropy (viz tabulka níže). Stav lesů se pomalu zlepšuje, přetrvává však problém minulého imisního zatížení. Nově se projevuje a narůstá poškození fotochemickým smogem a přízemním ozónem, které i nadále představuje regionální problém zásadního významu.

Tab. č. 43: Poškození lesů imisemi

	Třída 0	Třída 1	Třída 2	Třída 3	Třída 4
% poškození	0-10 %	10-25 %	25-60 %	60 %	100 %
Jehličnaté porosty	38,9 %	41,7 %	19,1 %	0,2 %	0,1 %
Listnaté porosty	37,9 %	47,0 %	14,8 %	0,3 %	-

Zdroj: MŽP

Také druhová, věková i prostorová skladba lesů je dosud nepříznivá. Na velké části území České republiky byl v minulosti nahrazen původní, převážně listnatý les málo stabilními jehličnatými monokulturami. Z hlediska žádoucí ekologické stability je proto podíl listnatých dřevin v dnešních lesích i přes pozitivní trend posledních let stále nedostatečný (současné zastoupení 22,3 %, doporučené zastoupení 35,6 %). Dalšími riziky jsou celoplošně nadměrné stavy zvěře, povětrnostní vlivy a hmyzí škůdci. Velmi pomalu se prosazují přírodě blízké způsoby lesního hospodaření, a to i přesto, že jsou z hlediska nákladovosti ekonomicky nejefektivnější.

Společným působením imisí a dlouhodobého pěstování stejnověkých jehličnatých monokultur pak došlo k vážnému, mnohdy pravděpodobně nevratnému poškození lesní půdy (okyselování, vyplavování živinných kationtů z půd a uvolňování toxického hliníku) s negativním dopadem na ekosystémy, zejména v horských oblastech při severní státní hranici.

2.2.3.5 Půda a horninové podloží

Charakter půdního profilu do značné míry předurčuje kvalitu dalších složek životního prostředí (rostlinný pokryv, podzemní voda) a orniční vrstva je základem zemědělské výroby. Plocha zemědělské půdy tvoří v České republice 54,3 % celkové rozlohy a za 10 let 1990 - 2000 se její výměra prakticky nezměnila (4 280 000 ha), snížil se však podíl orné půdy (ze 3 219 000 ha v roce 1990 na 3 082 000 ha v roce 2000), kleslo zornění (z 75 % na 72 %) a

stoupl podíl trvalých travních porostů (833 000 ha – 961 000 ha) a stoupl i podíl orné půdy v klidu (ze 3 000 ha na 71 000 ha). V období 1990-2000 výrazně klesla spotřeba přípravků na ochranu rostlin (z 20 888 t a 2,65 kg/ha v roce 1990 na 9 675 a 1,23 kg/ha v roce 2000).

Pravidelně prováděná plošná inventarizace rizikových prvků v půdě ukazuje, že počet vzorků s nadlimitním obsahem některé rizikové látky se pohybuje v desetinách procenta provedených vzorků (tisíce až desetitisíce) s výjimkou kadmia a olova, kde tento podíl činí 11 %, resp. 9,31 %. Vývoj v této oblasti bude i nadále pečlivě sledován, neboť má, vedle emisí do ovzduší a půdy, přímý vliv na obsah cizorodých látek v potravním řetězci. Lokální kontaminace na plochách bývalých i současných průmyslových areálů, či bývalých vojenských výcvikových prostorů, dosahuje leckde alarmujících hodnot. Vážným problémem je vodní a větrná eroze. Vodní erozí je ohroženo 68 % zemědělských půd (z toho podíl nejohroženějších je 13,9 %). Větrná eroze má regionální charakter (jižní Morava) a ohroženo je 7,5 % zemědělských půd (z toho nejohroženějších je 0,3 %).

Vyšší četnost výskytu místních přívalových dešťů a nevhodné zásahy (zářezy, změny rostlinného pokryvu) zvýšily v některých oblastech výskyt půdních sesuvů.

2.2.3.6 Staré zátěže

V České republice za staré ekologické zátěže označujeme kontaminovaná území (např. areály průmyslových a zemědělských podniků, bývalé základny sovětské armády nebo skládky), kde ke kontaminaci horninového prostředí a podzemních vod došlo před r. 1989, resp. před privatizací. V současné době je odstraňování starých ekologických zátěží v ČR řešeno na základě následujících zákonů:

- dle zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění pozdějších předpisů,
- dle zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky,
- dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů,
- dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Velmi významnou úlohu při financování odstraňování starých ekologických (většinou průmyslových) zátěží, vzniklých před privatizací, hraje Fond národního majetku České republiky (FNM ČR).

Podrobnosti procesu odstraňování starých ekologických zátěží je upraven usnesením vlády č. 51/2001 a Směrnicí FNM ČR a MŽP pro přípravu a realizaci zakázek řešících ekologické závazky při privatizaci č. 1/2001. Od r. 1991 bylo do 31.10.2002 uzavřeno 266 ekologických smluv. Provedená úhrada z prostředků FNM ČR činila v tomto období 14 696,39 mil. Kč.

Značný problém z hlediska starých ekologických zátěží v České republice představují bývalé základny sovětské armády, které se nacházely na 73 různě velkých lokalitách. Průzkumem bylo zjištěno, že zhruba u 60 lokalit je rozsah ekologických škod významný. Celkové množství kontaminované zeminy bylo odhadnuto na 1,24 mil. m³. Hlavním ekologickým poškozením v bývalých vojenských lokalitách je znečištění podzemních vod. Hlavními kontaminanty jsou ropné uhlovodíky, chlorované uhlovodíky, ale také polychlorované bifenylly, těžké kovy a další toxické látky. V období 1991–2001 bylo na sanaci lokalit po sovětské armádě vyčerpáno 1 366,5 mil. Kč. Do konce r. 2008, kdy mají být sanační práce ukončeny, je předpokládána částka ve výši cca 300 mil. Kč. V roce 1999 byl

sestaven seznam prioritních ekologických problémů (ve vztahu k ekologickým zátěžím horninového prostředí a podzemních vod) jednotlivých regionů. Byl vypracován ve spolupráci s příslušnými inspektoráty ČIŽP a okresními úřady. Tento celostátně vypracovaný seznam je využíván jednotlivými regiony, odbory MŽP a FNM ČR, a na jeho základě je možno přistupovat k likvidaci starých zátěží dle významnosti znečištění. Zmíněný seznam je nyní aktualizován. Na MŽP byla v roce 1996 vyvinuta databáze „Systém evidence starých ekologických zátěží“, která je průběžně aktualizována. Její součástí je i registr uzavřených skládek, který byl zpracován na základě studie „Zhodnocení rizikovosti uzavřených skládek na životní prostředí“. Z celkového počtu 2 064 skládek, identifikovaných v databázi v březnu 2003, jich bylo do roku 1991 uzavřeno 1 111 (53,8 %), do roku 1996 dalších 645 (31,3 %), počet provozovaných skládek v roce 2001 představuje 289 (4,7 %). Rekultivační práce jsou ukončeny na 720 skládkách (34,9 %), probíhají na 305 skládkách (14,8 %), dosud nebyly zahájeny na 1 039 skládkách (50,3 %). Dosud existují desítky lokalit, kde kontaminace vznikla před r. 1989, její původce právně neexistuje a nápravná opatření k jejich odstranění nelze uložit povinné osobě. Vzhledem k rozsahu a charakteru kontaminace u těchto lokalit hrozí závažné ohrožení nebo znečištění povrchových nebo podzemních vod. Tento problém bude řešen připravovanými právními předpisy.

2.2.4 Dosavadní investice na ochranu ŽP z hlediska zdrojů financování

V období 1990-1997 se investice na ochranu životního prostředí zvýšily ze cca 6 mld. Kč (přibližně 1 % HDP) na cca 40 mld. Kč (2,5 % HDP), poté však byl zaznamenán pokles a v roce 1999 tyto investice činily 29 mld. Kč (tj. cca 1,5 % HDP). Podíl environmentálních investic na HDP byl v České republice mnohem vyšší než v členských zemích EU-15. Tvořily cca 7–8 % celkových investic, přičemž v některých odvětvích se jejich podíl vyšplhal až na úroveň 20-30 % celkových investic. V členských zemích EU-15 se podíl investic na ochranu životního prostředí pohyboval na úrovni 0,2-0,6 % HDP, přičemž tvořily 1-3 % celkových investic.

V letech 1994-1999 bylo nejvíce investic realizováno v oblasti ochrany ovzduší, druhou nejvýznamnější položkou je ochrana vod. Výdaje na jednotlivé složky životního prostředí jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. č. 44: Vynaložené investice na ochranu životního prostředí v letech 1990 - 2000 podle složek životního prostředí (mld. Kč, běžné ceny)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pořízené investice celkem	6,048	9,376	16,954	19,890	28,272	32,252	37,036	40,503	35,160	28,956	21,399
z toho :											
ochrana vod	3,268	4,626	7,224	8,715	10,843	10,246	10,011	11,275	8,291	8,839	8,567
ochrana ovzduší a klimatu	1,688	3,187	5,755	7,876	13,489	17,886	21,475	22,323	20,141	15,762	8,407
ekologické nakládání s odpady	1,092	1,427	3,115	2,893	3,127	2,773	3,449	4,765	4,698	2,597	2,270
ochrana přírody a krajiny		0,136	0,072	0,109	0,162	0,373	0,659	1,081	1,162	1,091	1,549
redukce vlivu fyzikálních faktorů na ŽP			0,788	0,297	0,651	0,974	0,567	0,455	0,313	0,241	0,277
ochrana půdy a podzemní vody							0,875	0,604	0,555	0,426	0,329
Podíl na HDP (%)	1,1	1,3	2,1	2,2	2,5	2,4	2,4	2,5	2,0	1,5	1,1

Zdroj: ČSÚ (v roce 2000 odhad podle předběžných šetření ČSÚ)

V minulosti byly investice do ochrany životního prostředí závislé převážně na veřejných rozpočtech. Situace se nyní změnila a pro financování investic v ochraně životního prostředí jsou rozhodující vlastní zdroje. Výdaje na jednotlivé složky životního prostředí podle zdrojů financování v r. 2000 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. č. 45: Investice na ochranu životního prostředí podle zdrojů financování v r. 2000

	Zdroje financování celkem	v tom:				
		Vlastní zdroje	Úvěr	Podpora z veřejných rozpočtů	Podpora ze zahraničí	Ostatní
		tis. Kč (v běžných cenách)				
Hmotné a nehmotné investice celkem	21 399 577	15 750 593	2 431 072	2 597 288	264 692	321 540
%	100	74	11	12	1	2
z toho :						
Ochrana vody	8 567 283	6 149 266	694 126	1 294 175	195 182	234 534
Ochrana ovzduší a klimatu	8 407 217	6 032 124	1 387 232	862 230	69 510	56 121
Ekologické nakládání s odpady	2 269 780	1 860 483	283 492	100 427	-	25 378
Ochrana přírody a krajiny	1 549 276	1 223 860	16 651	303 258	-	5 507
Redukce vlivu fyzikálních faktorů	276 594	219 022	49 571	7 651	-	i.d.
Ochrana půdy a podzemní vody	329 427	265 838	i.d.	29 547	-	i.d.

Zdroj: Statistická ročenka ŽP ČR 2001

2.2.4.1 Státní fond životního prostředí

Státní fond životního prostředí (SFŽP) patří k nejvýznamnějším zdrojům veřejných financí v oblasti financování environmentálních investic. SFŽP poskytuje podpory jak obcím, tak i soukromému sektoru ve formě půjček a nevratných dotací. Objem předpokládaných výdajů SFŽP je dán objemem jeho zdrojů (příjmy z úplat, poplatků a pokut).

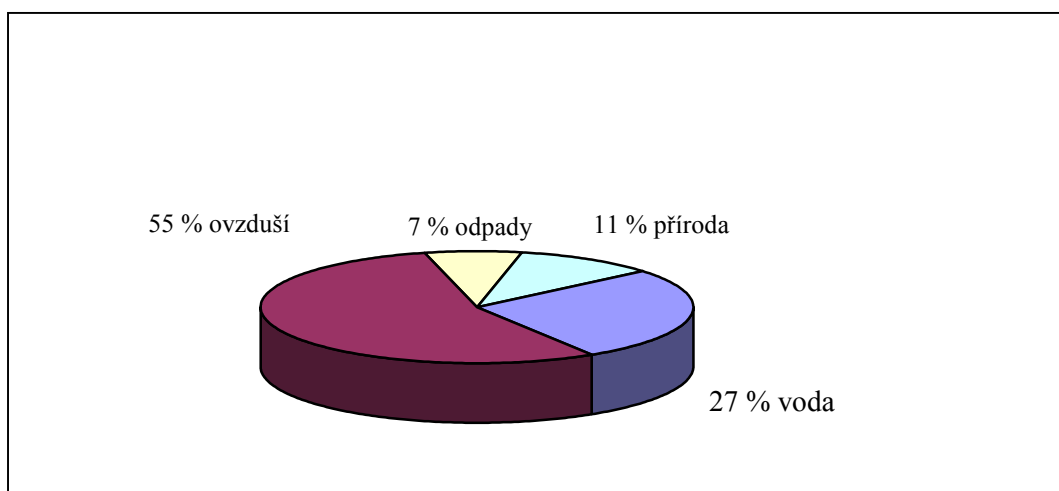
V následující tabulce jsou uvedeny příjmy SFŽP rozdělené podle složek životního prostředí v období 1992 až 2001.

Tab. č. 46: Příjmy SFŽP podle složek životního prostředí v letech 1992-2001

Rok	Voda	Ovzduší	Odpady	Péče o krajinu	Celkem
	mil. Kčs/Kč				
1992	1 320,0	845,8	48,1	208,6	2 422,5
1993	1 153,2	854,5	358,0	325,8	2 691,5
1994	975,6	2 471,2	451,8	514,9	4 413,5
1995	795,2	3 057,8	640,0	375,1	4 868,1
1996	782,6	3 677,0	323,0	448,3	5 230,9
1997	849,7	3 503,7	140,2	469,9	4 963,5
1998	953,0	1 804,5	194,6	470,1	3 422,2
1999	1 106,0	1 604,8	191,5	463,0	3 365,3
2000	1 196,9	1 393,9	144,0	484,1	3 218,9
2001	1 212,8	1 226,6	144,7	355,4	2 939,5

Zdroj: Státní fond životního prostředí ČR.

Přehled příjmů SFŽP ČR podle složek životního prostředí v letech 1992 - 2001



SFŽP poskytuje podporu ve výši cca 3 mld. Kč ročně (v závislosti na disponibilních zdrojích). Směrování podpory SFŽP do jednotlivých složek a v jednotlivých letech je uvedeno v následující tabulce.

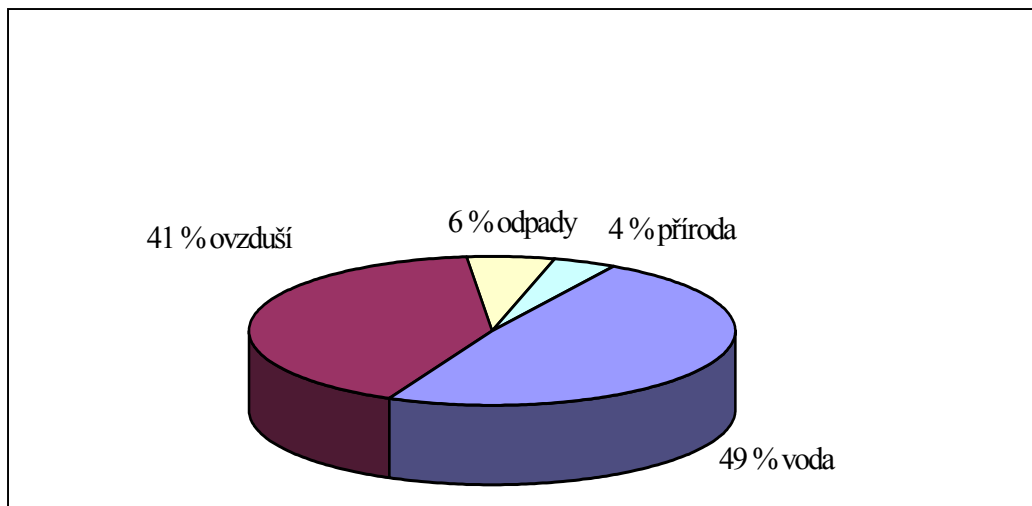
Tab. č. 47: Výdaje SFŽP podle složek životního prostředí, 1992-2001

Rok	Voda	Ovzduší	Odpady	Péče o krajinu	Celkem
	mil. Kčs/Kč				
1992	943,1	509,5	12,0	11,4	1 476,0
1993	1 672,4	936,7	214,2	45,3	2 894,5
1994	1 993,7	1 228,0	178,1	144,4	3 584,2
1995	2 163,3	2 379,3	248,7	87,9	4 917,9
1996	1 946,2	2 279,7	145,3	232,1	4 644,7
1997	1 891,6	1 204,3	60,5	139,4	3 364,0
1998	1 083,5	907,7	69,9	167,8	2 228,9
1999	1 073,1	1 061,9	242,6	167,7	2 545,3
2000	1 129,5	1 192,1	290,8	187,9	2 899,8
2001	1 604,3	1 551,8	361,7	180,2	3 619,0

Zdroj: Státní fond životního prostředí ČR

V období 1992 – 2001 vynaložil SFŽP ČR 31,9 mld. Kč a podpořil výstavbu či rekonstrukci 972 čistíren odpadních vod a kanalizací, 121 akcí k odstranění povodňových škod, 3 744 plošných plynofikací obcí a plynofikací kotelen včetně ostatních technologií, 897 akcí ke snížení zátěže přírody a krajiny, 280 akcí v oblasti nakládání s odpady a 1 400 akcí v oblasti podpory obnovitelných zdrojů energie. Za uvedené období došlo realizací podpořených akcí ke snížení znečištění vypouštěného do ovzduší u tuhých látek o 122 000 t, u oxidu siřičitého o 145 000 t, u oxidů dusíku o 17 000 t, u uhlovodíků o 57 000 t a u oxidu uhelnatého o 238 000 t. V oblasti ochrany vod došlo ve stejném období ke snížení vypouštěného znečištění v ukazateli nerozpuštěné látky o 92 000 t, u organického znečištění o 69 000 t (v ukazateli BSK₅), respektive o 19 000 t (v ukazateli CHSK_{Cr}).

Přehled výdajů SFŽP ČR podle složek životního prostředí v letech 1992 - 2001



2.2.4.2 Státní rozpočet

Podpora environmentálních investic ze státního rozpočtu je realizována prostřednictvím programů jednotlivých resortů, především Ministerstva životního prostředí (krajinné programy a opatření související s vodním režimem krajiny), Ministerstva zemědělství, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.

Tab. č. 48: Přehled čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu - rozpočtové kapitoly MŽP (mil. Kč)

Program	1999	2000	2001	2002 (předpoklad)	Celkem
Program revitalizace říčních systémů	435,8	251,3	253,3	192,1	1 132,5
Program péče o krajinu	241,0	241,0	238,1	106,9	827,0
Program drobných vodohospodářských akcí	236,9	281,3	339,2	211,8	1 069,2
Celkem	913,7	773,6	830,6	510,8	3 028,7

Zdroj: MŽP

Ministerstvo zemědělství v rámci svého rozpočtu finančně podporuje např. tyto aktivity týkající se ochrany životního prostředí

- výstavba a technická obnova vodovodů a úpraven vod;
- výstavba a technická obnova čistíren odpadních vod a kanalizací;
- protipovodňová opatření;
- pozemkové úpravy a údržba melioračních zařízení;
- dotace na odbahnění rybníků;
- ekologické zemědělství.

Ministerstvo zemědělství nese zodpovědnost za tyto oblasti ve vodním sektoru

- poskytuje státní záruku za financování a administraci půjček z Evropské investiční banky pro projekty zásobování obyvatelstva pitnou vodou a čištění odpadních vod;
- koordinuje investiční politiku ve vodním sektoru;

- je zodpovědné za implementaci Směrnice Rady č. 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod a spolupracuje s Ministerstvem zdravotnictví na implementaci Směrnice Rady č. 98/83/ES, o kvalitě vody určené pro lidskou potřebu;
- vyjadřuje se k regionálním rozvojovým plánům ve vodním sektoru;
- sleduje cenovou politiku ve vodním sektoru.

Ze zástupců Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zemědělství bude ustanoven společný výbor, který bude zejména koordinovat investice z prostředků EU (strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a půjček EIB) ve vodním sektoru pro implementaci výše zmíněných směrnic.

Tab. č. 49: Přehled čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu - rozpočtové kapitoly Ministerstva zemědělství (mil. Kč)

	2000	2001
Výstavba a technická obnova vodovodů a úpraven vod	922	393
Výstavba a technická obnova čistíren odpadních vod a kanalizací	411	312
Protipovodňová opatření	274	28
Pozemkové úpravy a údržba melioračních zařízení	840	531
Dotace na odbahnění rybníků	60	88
Ekologické zemědělství	89	168

Zdroj: Závěrečné účty státního rozpočtu, studie MŽP - Analýza veřejných podpor.

Z rozpočtu **Ministerstva průmyslu a obchodu** je financován *Státní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie* realizovaný prostřednictvím České energetické agentury. V období 1991 – 2000 bylo vynaloženo ročně 200 až 420 mil. Kč, v roce 2001 je jednalo o částku 101 mil. Kč.

V rozpočtu **Ministerstva pro místní rozvoj** se jedná o *Program obnovy venkova*, kdy bylo v roce 2001 vynaloženo 615 mil. Kč včetně prostředků Phare CBC na akce v příhraničních oblastech. Plně nebo částečně bylo uspokojeno 3 269 žádostí.

2.2.4.3 Zahraniční zdroje financování

Pro období mezi roky 2000 – 2010 jsou celkové environmentální náklady na implementaci legislativy ES odhadovány na 300 mld. Kč. Programy podpory EU hrají významnou roli při financování environmentálních investic v předvstupním období (programy Phare, ISPA, SAPARD) a budou zdrojem financování také po přistoupení ČR do EU.

2.2.4.3.1 Phare

Celkem v Národních programech Phare 1998 – 2001 bylo v sektoru životního prostředí alokováno 29,15 mil. EUR. Jednalo se ale o neinvestiční prostředky určené pro aproximaci legislativy ES a budování institucí v návaznosti na implementaci environmentálního acquis.

V rámci programu Phare 1999 – LSIF dále Česká republika získala 14,2 mil. EUR pro obnovu kanalizační sítě města Brna na základě připraveného projektu spolufinancovaného Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj.

Program přeshraniční spolupráce (Cross-Border Co-operation – Phare CBC) je zaměřený také na podporu investičních projektů do infrastruktury. Jedním z cílů programu je „překonávání problémů zatěžujících regiony na obou stranách hranic (např. znečišťování životního prostředí a nedostatečná infrastruktura)“. Největší alokace prostředků Phare CBC byla v sektoru životního prostředí investována do budování, rekonstrukce a rozšíření čistíren odpadních vod a kanalizace.

Prevence proti živelným katastrofám byla předmětem projektů přeshraniční spolupráce CZ 9914 – 0102 CBC Německo „Teplice – integrovaný záchranný systém“ (3,58 mil. EUR) a především pak projektu CZ 0012 – CBC – 02 Německo „Řeky Ohře a Labe – vodohospodářská opatření“ (2,00 mil. EUR).

Kromě dlouhodobých projektů byla z fondů Phare také poskytnuta částka přes 10 mil. EUR na podporu oblastem v České republice postiženým povodněmi v roce 1997. Většina těchto prostředků byla přidělena do malých infrastrukturálních fondů, z nichž byla financována rekonstrukce nebo protipovodňová opatření v postižených oblastech. Kromě toho byla poskytnuta finanční podpora nevládním organizacím a jednotlivým podnikům jako příspěvek k náhradě jejich ztrát.

2.2.4.3.2 ISPA – nástroj předvstupních strukturálních politik

Finanční nástroj – fond ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession) jako nejvýznamnější zdroj v předvstupním období je určen ke zlepšení úrovně infrastruktury v sektorech životního prostředí a dopravy.

Finanční podpora ze zmíněného fondu se řídí Nařízením Rady (ES) č. 1267/1999 a je poskytována na opatření (investiční projekty, či jejich finančně i technicky samostatné části, skupiny věcně souvisejících projektů nebo na rámcové projekty), jejichž celkové náklady nesmí být nižší než 5 mil. EUR. Součástí projektů mohou být i přípravné technické studie a studie proveditelnosti, které jsou nezbytné pro realizaci projektů. Celková výše podpory může z programu ISPA dosáhnout nejvýše 75 % přípustných investičních nákladů. Výše podpory zohledňuje především:

- schopnost předkladatele projektu uhradit vlastní podíl financování z výnosů poplatků stanovených pro konečné uživatele projektu podle „principu znečišťovatel platí“
- zajištění spolufinancování formou nenávratné/návratné finanční podpory od mezinárodních finančních institucí a domácích podpůrných programů a dotačních titulů.

Tab. č. 50: Projekty ISPA – životní prostředí schválené v období 2000 – listopad 2003 (mil. EUR)

Ref. číslo EK	Název projektu	Celkové náklady	Spolu-financování z ISPA	Poměr ISPA / celk.n. (%)
2000/CZ/16/P/PE/001	Rozšíření kanalizačního systému v Ostravě	40,72	16,64	67
2000/CZ/16/P/PE/002	Kanalizační systém v Brně	39,37	17,84	63
2001/CZ/16/P/PE/004	Rekonstrukce systému pitné vody, výstavba kanalizace, rekonstrukce zpracování (odpadních) vod v regionu Podkrušnohoří	21,57	12,87	65
2001/CZ/16/P/PE/005	Modernizace ČOV a kanalizace v Jihlavě	15,39	9,62	65
2001/CZ/16/P/PE/008	Modernizace kanalizace v Olomouci	14,67	10,12	70
2002/CZ/16/P/PE/010	Zpracování odpadních vod a dodávka pitné vody na Jesenicku	15,98	9,15	60
2001/CZ/16/P/PE/009	Ochrana vod v povodí řeky Dyje	49,11	33,39	68
2002/CZ/16/P/PE/012	Čistá Bečva	51,56	32,35	70
2002/CZ/16/P/PM/001	Náprava škod na infrastruktuře v dopravě a ŽP způsobených povodní v srpnu 2002	17,65	15,00	85
2000/CZ/16/P/PE/003	ČHMÚ - Monitoring a zhodnocení hydrosféry dle EK směrnic	16,85	12,60	75
2003/CZ/16/P/PE/017	Rekonstrukce kanalizace města Znojma	23,14	14,20	65
2003/CZ/16/P/PE/016	Systém zpracování odpadů v regionu Brna	70,41	47,35	68

Zdroj: MŽP

2.2.4.3.3 SAPARD

Cílem programu SAPARD je pomoc kandidátským zemím v předvstupním období v sektoru zemědělství a v oblasti rozvoje venkova České republiky. Nejdůležitějším přínosem programu SAPARD je vytvoření rámce pro udržitelné zemědělství a pro udržitelný rozvoj venkovských oblastí v kandidátských zemích, prostřednictvím:

- 1) Zavádění pravidel a přístupů ve shodě se Společnou zemědělskou politikou a souvisejících koncepcí;
- 2) Řešení priorit a místních problémů trvalého přizpůsobení zemědělského sektoru a venkovských oblastí v kandidátských zemích.

Seznam priorit programu SAPARD je uveden v Plánu rozvoje zemědělství a venkova České republiky 2000-2006, který byl schválen Poradním výborem Evropské komise pro zemědělské struktury a venkovský rozvoj (STAR) v říjnu 2000. Priority programu SAPARD jsou zaměřeny na: zavádění *acquis communautaire*, zvyšování konkurenceschopnosti zemědělství a potravinářského průmyslu, udržitelný hospodářský a sociální rozvoj a stabilitu venkovských oblastí rozvojem životního prostředí, životních podmínek obyvatel a rozvojem hospodářských aktivit.

Celkově byla z fondů prostřednictvím programu SAPARD poskytnuta částka 125 mil. EUR (součet prostředků ES a ČR), kterými bylo podpořeno 1 550 projektů. Česká republika zajistila potřebné finanční zdroje na spolufinancování programu. Z hlediska

zlepšování stavu životního prostředí je možno částečně využít následující opatření programu SAPARD:

- 1.1. Investice do zemědělského majetku (welfare zvířat, skladovací kapacity pro vedlejší produkty živočišné výroby (naplňování nitrátové směrnice), atd.)
- 1.2. Zlepšení zpracování a marketingu zemědělských produktů a ryb (modernizace potravinářských technologií)
- 1.4. Meliorace a pozemkové úpravy
- 2.1. Obnova a rozvoj vesnic a venkovské infrastruktury (např. využití alternativních zdrojů energie, budování ČOV)
- 2.3. Metody zemědělské produkce určené k ochraně životního prostředí a uchování krajiny (zavádění agroenvironmentálních opatření)

3. Cíle, strategie

3.1 Část A – sektor doprava

3.1.1 SWOT analýza

Tato kapitola obsahuje souhrnné hodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení pro vyvážený a harmonický rozvoj sektoru doprava. Hodnocení je prezentováno v přehledné formě tabulky v rozdělení podle jednotlivých druhů dopravy. SWOT analýza představuje základ pro formulaci cílů Operačního programu.

Tab. č. 51: SWOT analýza v sektoru doprava

SWOT ANALÝZA	
Silné stránky	Slabé stránky
Železniční doprava	
- Dobrá návaznost většiny hlavních tratí železniční sítě ČD na síť okolních států - Probíhající rekonstrukce železničních koridorů - Relativně vysoký podíl nákladní železniční přepravy na přepravním trhu v ČR ve srovnání s EU-15 - Uspořádání železniční infrastruktury umožňující vedení zátěžových proudů až do center měst - Nízká nehodovost železniční dopravy ve srovnání se silniční dopravou	- Nevyhovující technický stav části celostátních drah a regionálních drah - Hluboké zaostávání traťové rychlosti železnice za standardem EU-15 - Výrazný pokles přepravních výkonů železniční nákladní dopravy v rámci ČR - Nízká kvalita příměstské železniční dopravy - Chybějící propojení některých železničních příhraničních systémů se sousedními státy - Provozně zastaralé odbavovací prostory železničních stanic - Technicky zastaralé železniční uzly
Silniční doprava	
- Dálniční propojení ve směru západ-východ (Rozvadov-/Plzeň-/Praha-Brno-Lanžhot) - Převážně vyhovující síť silnic I. třídy	- Chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic, chybí kvalitní a výkonné napojení některých regionů (kraj Zlínský, Moravskoslezský, Jihočeský, Karlovarský, Pardubický a Královéhradecký) a dálniční propojení regionů soudržnosti Severovýchod - střední Morava – Moravskoslezsko - Časté dopravní obtíže na dvoupruhových silnicích I. tř. z důvodu bezpečnostních závad a jejich nedostatečné kapacity - Absence silničních obchvatů u řady velkých měst - Nedostatečná kapacita silničního napojení některých silničních hraničních přechodů - Úroveň bezpečnosti

Vodní doprava	
Existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy	Nedostatečná plavební hloubka na dolním Labi
Letecká doprava	
Mezinárodní letiště Praha – Ruzyně	- Absence kolejového napojení letiště Praha-Ruzyně - Provozně zastaralé odbavovací prostory mimopražských letišť (zejména v Pardubicích, Brně, Karlových Varech a Ostravě)
Kombinovaná doprava	
Mírně stoupající výkony dálkové kombinované dopravy (kombinace železnice – silnice)	Nedostatečný rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů
Doprava obecně	
- Vysoká hustota železniční a silniční sítě, síťový charakter železnice - Systémy MHD ve městech s vysokým podílem na přepravních výkonech - Probíhající zavádění intervalové dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů velkých měst	- Přechod osobní i nákladní dopravy ze železnice a z vodní dopravy na silnici - Nedostatečný rozvoj kvalitativních parametrů železniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou silniční na dopravních směrech mezinárodního a celostátního významu - Nízká úroveň rozvoje systémů integrované dopravy - Nadměrná exhalace a hluk z dopravy ve městech a obcích - Nízký objem investic v poměru k zanedbanosti dopravních sítí - Absence přesné metodiky finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy - Vysoká náročnost na neobnovitelné zdroje - Nízké využití alternativních pohonných hmot

SWOT ANALÝZA	
Příležitosti	Ohrožení
Železniční doprava	
- Koncepce rozvoje železniční infrastruktury - Transformace Českých drah - Dosud volná kapacita železniční sítě	- Finanční prostředky - Přesun na jiné druhy dopravy - Prudký růst letecké dopravy na střední vzdálenosti na úkor přeprav po železnici v evropském měřítku (500-700 km)
Silniční doprava	
Koncepce dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla, která umožňuje cílevědomý postup rozvoje	Neúnosný růst vnitrostátní i tranzitní silniční přepravy
Vodní doprava	
Zkvalitnění labské vodní cesty, lepší využití napojení na evropskou síť vodních cest	Finanční prostředky
Letecká doprava	
Rozvoj mimopražských letišť	Přesun na jiné druhy dopravy po zvýšení rychlosti povrchové dopravy (500-700 km)
Kombinovaná doprava	
- Rozvoj nových technologií kombinované dopravy a logistických technologií - Využití efektu koncentrace přepravních proudů mezi logistickými centry ke zvýšení podílu ekologicky šetrnějších druhů dopravy	Zánik systému Ro - La po dokončení dálnice D8

Doprava obecně	
• Výhodná poloha země v centru Evropy jako významný lokalizační faktor pro příliv zahraničních investic • Průchod transevropských koridorů IV. a VI. B Českou republikou • Harmonizace podmínek přístupu jednotlivých oborů dopravy na dopravní trh • Dobudování systému komunikačních tras napojených na evropskou dopravní síť • Využití nadřazené infrastruktury pro dálkovou dopravu mezi metropolemi a významnými regionálními centry a pro obsluhu regionů • Širší využití informačních technologií v dopravě • Možnosti snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí • Inteligentní dopravní systémy • Možnosti využívání alternativních pohonných hmot • Využívání obnovitelných zdrojů energie	• Nedostatek finančních prostředků na realizaci sledovaných koncepcí v rozvoji dopravní sítě • Útlum železniční a vodní dopravy, včetně poklesu rozsahu přepravy na železnici • Nedostatečná kapacita dopravních komunikací v okolí velkých aglomerací • Vliv vnějšího prostředí na realizaci záměrů v infrastruktuře v ČR (časově nekoordinovaný postup prací na investičních akcích rozvoje dopravní infrastruktury v sousedních státech) • Nedostatečné podmínky pro harmonizaci dopravního trhu (legislativní, ekonomické a technické podmínky)

3.1.2 Komentář ke SWOT analýze

3.1.2.1 Silné stránky

Vybranými silnými stránkami sektoru doprava jsou:

- vysoká hustota železniční a silniční sítě, síťový charakter železnice
- probíhající rekonstrukce železničních koridorů
- existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy
- mezinárodní letiště Praha
- mírně stoupající výkony dálkové kombinované dopravy (kombinace železnice – silnice)

3.1.2.2 Slabé stránky

Hlavní slabé stránky jsou tyto:

- hluboké zaostávání traťové rychlosti na železnici za evropským standardem
- výrazný pokles přepravních výkonů železniční nákladní dopravy v rámci ČR
- technicky zastaralé železniční uzly

- chybějící propojení některých regionálních železničních příhraničních systémů se sousedními státy
- nízký objem investic v poměru k zanedbanosti dopravních sítí
- časté dopravní obtíže na dvoupruhových silnicích I. třídy z důvodu bodových závad a jejich nedostatečné kapacity
- absence silničních obchvatů u řady velkých měst
- nedostatečná kapacita některých silničních hraničních přechodů z důvodu nevyhovujícího silničního napojení
- absence dálničního propojení regionů soudržnosti Severovýchod – střední Morava – Moravskoslezsko
- chybějící úseky dálnic
- zastaralý vozový park u autobusové dopravy
- zastaralý vozový park silniční nákladní dopravy zejména u malých dopravců

3.1.2.3 Příležitosti

Ze všeobecného pohledu je příležitostí výhodná poloha země na spojnici sever – jih a východ – západ jako významný lokalizační faktor pro příliv zahraničních investic. Významnou skutečností je průchod transevropských multimodálních koridorů přes ČR. Pro zlepšení negativních vlivů dopravy na životní prostředí by bylo žádoucí harmonizovat podmínky přístupu jednotlivých druhů dopravy na dopravní trh. V každém případě bude přínosem širší využití informačních technologií a realizace a zavádění inteligentních dopravních systémů.

3.1.2.4 Ohrožení

Nedostatek finančních prostředků na realizaci sledovaných koncepcí v rozvoji dopravní sítě může nadále negativně působit na budoucí rozvoj.

3.1.3 Analýza výsledků předchozích hodnocení

Operační program Infrastruktura v sektoru doprava je programem cílených intervencí pro řešení základních problémů v oblasti dopravy. Vychází a odpovídá výše uvedeným analýzám. Je komplementární s ostatními operačními programy, zejména se Společným regionálním operačním programem a rovněž se strategií Fondu soudržnosti. Orientuje se na specifické potřeby sektoru doprava prostřednictvím těchto záměrů:

- vytváření podmínek pro zmírnění poklesu přepravních výkonů železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě
- modernizace technicky zastaralých železničních uzlů
- dobudování chybějících úseků silnic I. třídy
- odstranění častých dopravních obtíží na dvoupruhových silnicích I. třídy z důvodu bodových závad a jejich nedostatečné kapacity výstavbou kapacitních silnic
- dobudování silničních obchvatů u řady velkých měst
- přestavba silničních napojení některých hraničních přechodů
- vytvoření podmínek pro lepší využití kapacit vodních toků pro nákladní dopravu

- vytváření podmínek pro rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů
- úsilí o snížení exhalací a hluku z dopravy
- vytváření podmínek pro harmonizaci dopravního trhu
- zvýšení objemu investic v poměru k zanedbanosti dopravní infrastruktury z důvodu její nedostatečné údržby a provádění oprav, za účelem zlepšení jejího technického stavu, a to jak v silniční, tak i železniční dopravě
- snaha o zlepšení funkce civilních letišť mezinárodního významu
- vytvoření podmínek pro přesnou metodiku finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy

Obsah OP pro sektor doprava je vymezen dle usnesení vlády ČR č. 401/2002, kde v rámci prioritní osy č. 2 - Rozvoj dopravní infrastruktury jsou stanoveny intervence.

Celkový přehled zařazení do strategie Fondu soudržnosti a strukturálních fondů a do určeného operačního programu je v následující tabulce.

Tab. č. 52: Zařazení intervencí

Název	Operační program	Fond
Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury evropského významu		Fond soudržnosti
Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu	OP Infrastruktura	ERDF
Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí	OP Infrastruktura	ERDF
Regionální rozvoj dopravy a komunikačních technologií	SROP	ERDF

Zdroj: MD ČR

3.2. Část B – sektor životní prostředí

Podobně jako v sektoru doprava, SWOT analýza poskytuje užitečné hodnocení sektoru životní prostředí.

3.2.1 SWOT analýza

Tab. č. 53: SWOT analýza sektoru životní prostředí

SWOT ANALÝZA	
Silné stránky	Slabé stránky
• Téměř dokončená harmonizace environmentálního práva s právem ES • Existence základů organizační struktury pro ochranu ŽP, pro realizaci rozvojových programů, pro inspekci dodržování environmentálního práva, pro řízení integrovaného financování a jeho kontrolu • Rozvinutý systém podpor ochrany životního prostředí • Zkušenosti s předvstupními fondy EU • Značný potenciál některých obnovitelných zdrojů	• Nedostatečná retenční schopnost krajiny • Vysoký podíl regulovaných drobných toků • Nevhodná struktura lesních porostů • Vysoký počet ohrožených živočišných a rostlinných druhů • Přetrvávající znečištění podzemních vod, zejména dusičnany • Některé obce nemají zajištěno odvádění a čištění odpadních vod na požadované úrovni • Přetrvávající vysoký podíl fosilních paliv • Pravidelné překračování hodnoty emisního stropu pro VOC • Pravidelné překračování imisních limitů pro ozón a tuhých látek frakce PM₁₀ • Neplnění emisních limitů u některých spaloven odpadu • Vysoké měrné emise skleníkových plynů, NO_x i SO₂ • Vysoká surovinová a energetická náročnost výroby • Vysoká produkce odpadů, zejména nebezpečných • Nedostatečně vyvinutý systém odpadového hospodářství • Vysoký podíl odpadů ukládaných na skládky • Nízké procento využívání odpadů • Existence velkého množství starých ekologických zátěží

Příležitosti	Ohrožení
• Prosazování environmentálních kritérií při rozvojových programech • Legislativní podpora zavádění nejlepších dostupných technik • Dobrá příprava plánů a koncepcí • Důslednější uplatňování principu partnerství při rozhodování v oblasti ochrany životního prostředí • Snižování energetické náročnosti výroby v souvislosti s další restrukturalizací průmyslu • Širší uplatňování ekonomických nástrojů při ochraně životního prostředí • Podpora dobrovolných nástrojů při ochraně životního prostředí (například zavádění systému EMAS) • Zvyšování úrovně environmentálního vzdělávání a osvěty veřejnosti • Zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie na celkové výrobě energie	• Nedostatek finančních prostředků pro financování investičně náročných environmentálních opatření, zejména na místní úrovni • Nekontrolovaný růst automobilové dopravy s nepříznivými důsledky pro emise do ovzduší, zábory ploch a fragmentaci krajiny • Pokračování trendů zemědělské výroby nezohledňujících environmentální kritéria, zejména ochranu krajiny a ekologickou stabilitu přírody • Růst zátěže životního prostředí v souvislosti s ekonomickým růstem (např. odpady) • Ohrožení půd erozí

3.2.2 Komentář ke SWOT analýze

Považujeme za potřebné shrnout výše uvedené stránky zdůrazněním některých z hlavních problematik, popř. doplněním o jejich komentář.

3.2.2.1 Silné stránky

OP Infrastruktura v sektoru životního prostředí se zaměřuje především na naplňování environmentálního acquis communautaire. Česká legislativa v oblasti životního prostředí je v současnosti plně kompatibilní s evropskými předpisy. Již několik let je soustředěno velké úsilí na tvorbu celkových implementačních plánů a strategií k financování opatření vyplývajících ze směrnic.

Při realizaci environmentálních opatření budou užitečné dosavadní zkušenosti Řídicího orgánu (MŽP) i Zprostředkujícího subjektu (Státní fond životního prostředí) při administraci programů na podporu životního prostředí z národních i evropských zdrojů.

3.2.2.2 Slabé stránky

Přestože Česká republika prošla v průběhu minulých deseti let značnými ekonomickými a sociálními změnami, je nutno považovat Českou republiku stále za zemi v transformaci. Tato skutečnost se projevuje také v kvalitě životního prostředí, která v určitých oblastech nedosahuje standardů platných v EU a která je doprovázena nedostatečnou úrovní celkové osvěty veřejnosti v oblasti environmentálních problematik a principů udržitelného rozvoje.

3.2.2.3 Příležitosti

Obecně je velkou příležitostí důsledné promítání environmentálních hledisek do všech lidských aktivit. Veliký potenciál navíc představuje mnohem rozsáhlejší používání ekonomických nástrojů při ochraně životního prostředí. Dobrovolné nástroje mohou být dokonce účinnější v praxi než samotná regulace, zejména jsou-li podpořeny environmentálním vzděláváním a osvětou. Environmentální povědomí je často vlivnou politickou silou.

3.2.2.4 Ohrožení

Hlavním ohrožením je nedostatek finančních prostředků pro financování investičně náročných environmentálních opatření.

Jiným důležitým ohrožením je růst zátěže životního prostředí v souvislosti s ekonomickým růstem (např. růst emisí CO₂, zvyšování produkce odpadů atd.).

3.3. Globální cíl a specifické cíle

Souhrnně se dají podněty z výše uvedených analýz charakterizovat prostřednictvím globálního a specifických cílů.

3.3.1 Globální cíl

Globálním cílem OP Infrastruktura je ochrana a zlepšování stavu životního prostředí a rozvoj a zkvalitňování dopravní infrastruktury při respektování principů udržitelného rozvoje s důrazem na naplňování standardů EU.

3.3.2 Specifické cíle

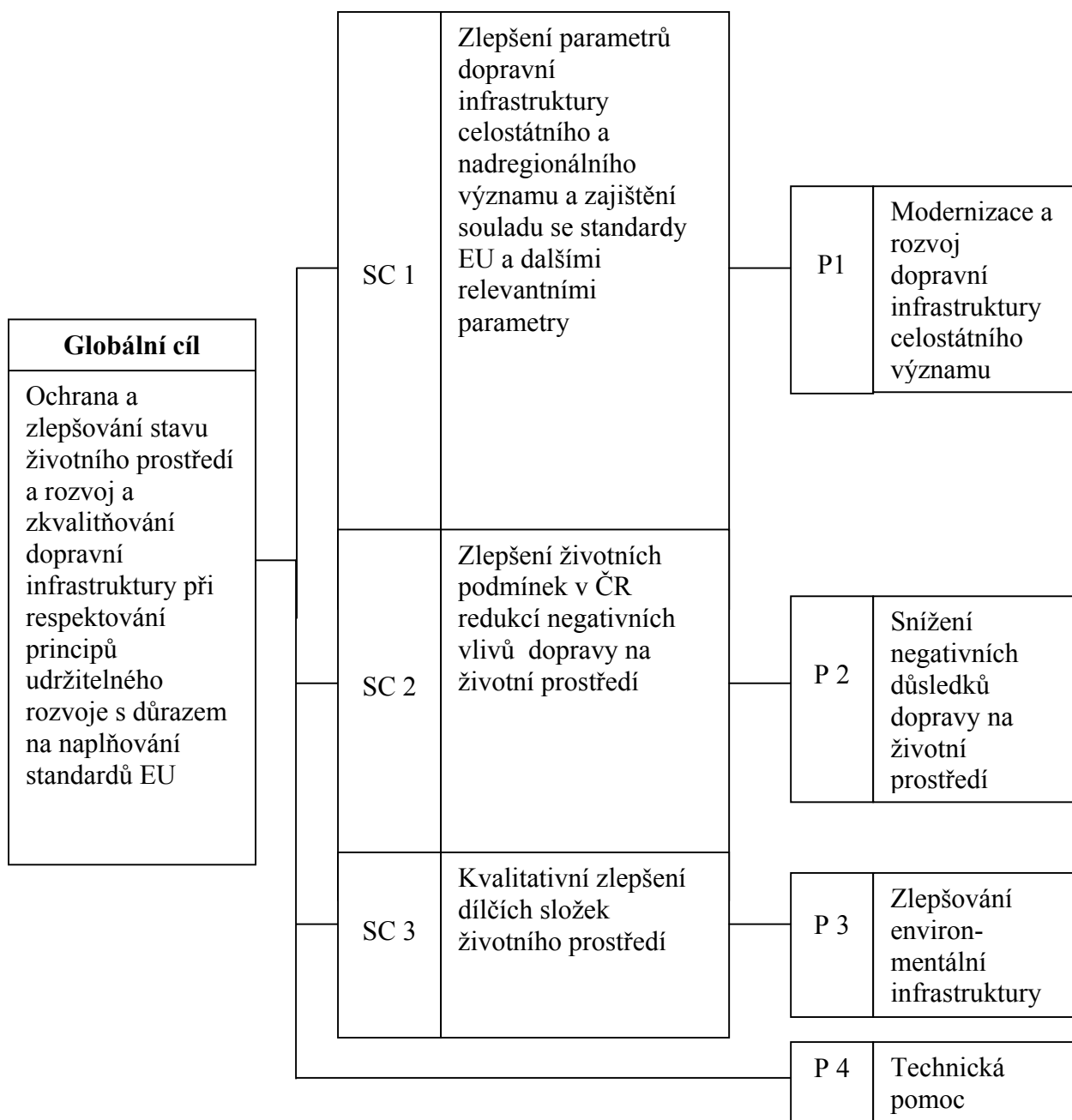
Specifické cíle byly stanoveny s ohledem na dříve zpracované dokumenty a připomínky k těmto materiálům. Tyto cíle jsou východiskem pro návrh tří priorit OP Infrastruktura v rámci prioritních os NRP – č. 2 Rozvoj dopravní infrastruktury a č. 4 Ochrana a zkvalitňování životního prostředí:

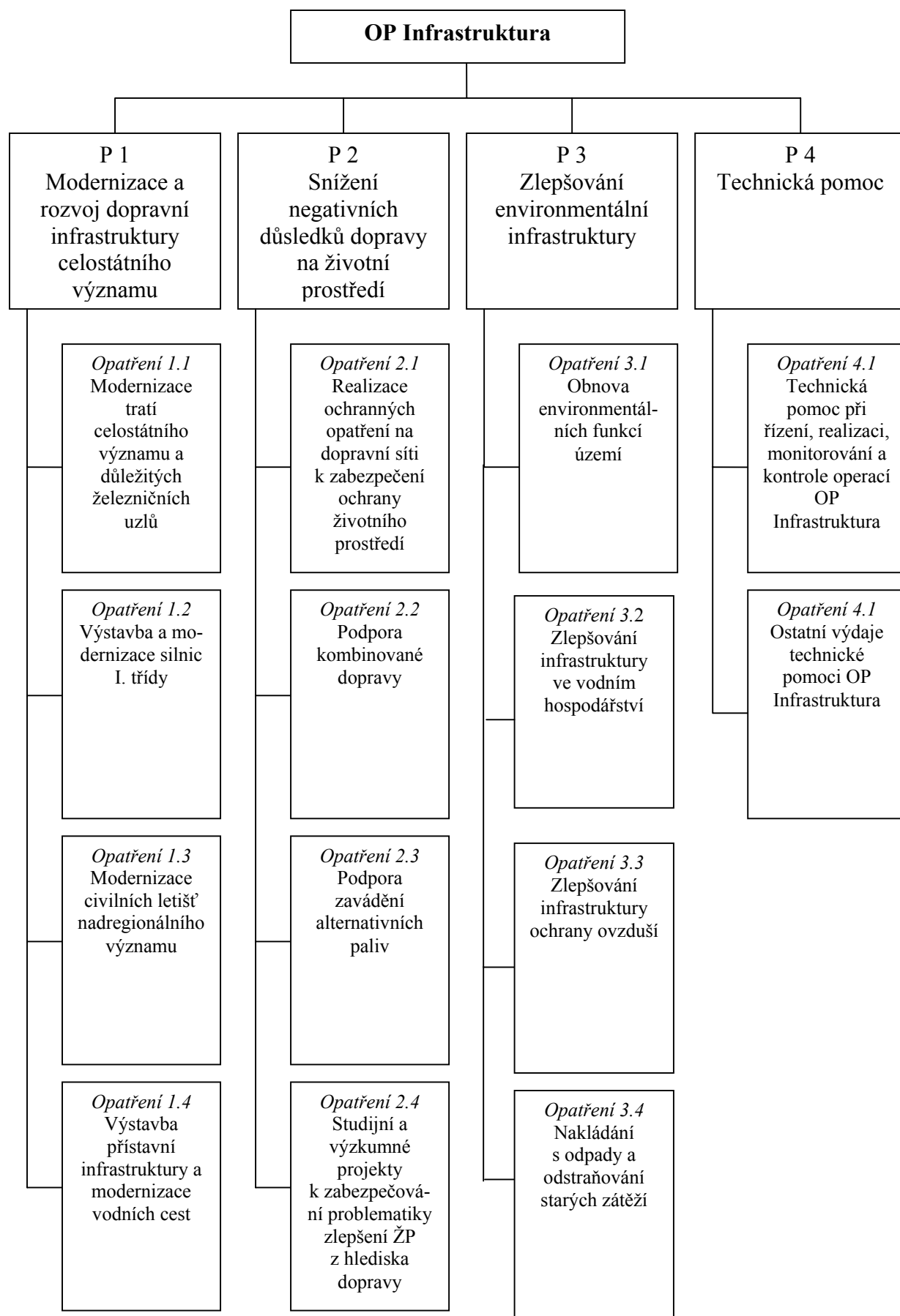
- **zlepšení parametrů dopravní infrastruktury celostátního a nadregionálního významu a zajištění souladu se standardy EU a dalšími relevantními parametry;**
- **zlepšení životních podmínek v ČR redukcí negativních vlivů dopravy na životní prostředí;**
- **kvalitativní zlepšení dílčích složek životního prostředí.**

3.4 Návrh priorit Operačního programu Infrastruktura

Ze specifických cílů vyplývají priority 1, 2 a 3. Priorita 4 je určena na podpůrné aktivity realizované na úrovni Řídícího orgánu s cílem zvýšení efektivity poskytované podpory, zkvalitnění prováděných intervencí a efektivnějšího využití fondů Společenství, např. řízení operačního programu, jeho propagace a vyhodnocování programu a projektů.

Cíle a priority OP Infrastruktura jsou přehledně znázorněny v následujícím schématu.





3.5 Shoda s politikami Společenství

Orientace Operačního programu Infrastruktura na léta 2004 – 2006 navazuje na priority Národního rozvojového plánu a na vymezení obsahu operačních programů (usnesení vlády č. 401/2002). Současně respektuje určité horizontální principy a priority, uvedené ve Sdělení Komise ke strukturálním fondům a jejich koordinaci s Fondem soudržnosti, přijatého v návaznosti na článek 10 (3) Nařízení Rady č. 1260/1999:

- udržitelný rozvoj představující politickou prioritu pro začlenění životního prostředí a ochrany přírody do definice a provádění opatření podporovaných strukturálními fondy a Fondem soudržnosti;
- rovné příležitosti pro muže a ženy, představující základní demokratickou zásadu, jejíž začlenění do všech politik již není volbou, ale povinností. V této souvislosti musí být všeobecné posilování přístupu k rovným příležitostem začleněno do veškerého programování strukturálních fondů.

Pozornost by se měla také věnovat třem hlavním prioritám:

- zvýšení konkurenceschopnosti regionálních ekonomik s cílem vytvořit trvalé pracovní příležitosti;
- zvýšení zaměstnanosti a sociální soudržnosti, především zkvalitněním lidských zdrojů;
- rozvoj měst a venkova.

Všechny výše uvedené principy a priority jsou zakotveny v předkládaném OP Infrastruktura.

3.5.1 Ochrana životního prostředí

Politika ES na ochranu životního prostředí představuje stěžejní východisko pro OP, což se jasně promítá do formulace globálního cíle. Environmentální aspekty představují jedno ze zásadních kritérií pro výběr projektů. Důraz je kladen na zachování a obnovu přírodního bohatství, kulturního rázu a ekologické stability krajiny, zvýšení environmentálního povědomí občanů a jejich zapojení do rozhodovacího procesu takovým způsobem, aby se respektovaly principy udržitelného rozvoje a přibližování ke standardům EU. Zvláštní pozornost bude věnována „principu znečišťovatel platí“.

Podle čl. 12 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, operace financované z fondů a aktivity podporované EIB nebo jinými finančními nástroji, by měly být v souladu se Smlouvou, s instrumenty přijatými podle této Smlouvy v rámci politiky Společenství a příslušných akcí a dále v souladu s pravidly o ochranně životního prostředí. Především jde o zajištění souladu se Směrnicí o ochraně přírodních stanovišť a divokého ptactva (92/43/EHS a 79/409/EHS)¹ a Směrnicí o posuzování vlivu na životní prostředí – EIA (85/337/EHS ve znění pozdějších předpisů 97/11/ES). Celý dokument OP byl také podroben procesu SEA. Většina připomínek SEA týmu byla zapracována v průběhu zpracovávání dokumentu, doporučení budou využita

¹ Ve vztahu k legislativě o ochraně přírodních stanovišť a divokého ptactva se ČR zavázala na základě Smlouvy o rozšíření postupovat v souladu s těmito směrnicemi, které zahrnují klasifikaci zvláštních chráněných oblastí podle Směrnice o ptactvu a seznam oblastí s důležitostmi v rámci Společenství podle Směrnice o přírodních stanovištích, který bude postoupen Komisi. Dále se ČR zavázala aplikovat prognózu ochrany přírody podle čl. 6 Směrnice o ochraně přírodních stanovišť od data vstupu do EU.

především při zpracovávání Programového dodatku (např. podrobná kritéria hodnocení projektů).

3.5.2 Místní rozvoj

Vyvážený rozvoj jednotlivých oblastí je jedním z horizontálních cílů CSF. Opatření definovaná v OP Infrastruktura budou nepochybně přispívat k naplňování tohoto horizontálního kritéria. Místní rozdíly budou zohledněny ve výběrových kritériích. Zástupci místní správy budou zúčastněni v rozhodovacím procesu a v monitorovacích strukturách OP Infrastruktura. Budou zastoupeni v Řídícím výboru, v Monitorovacím výboru a v Krajských pracovních skupinách (pro opatření v rámci priority 3).

3.5.3 Zadávání veřejných zakázek

Při implementaci OP Infrastruktura bude plně respektována platná národní legislativa harmonizovaná s předpisy EU v oblasti zadávání veřejných zakázek. V obligatorních případech bude zajištěno zveřejnění v Úředním věstníku ES.

3.5.4 Ochrana hospodářské soutěže a veřejná podpora

Podle Nařízení Rady č. 1260/1999 (čl.12) musí být všechny finanční operace v rámci strukturálních fondů v souladu se Smlouvou, s nástroji přijatými podle této Smlouvy a s politikami a akcemi Společenství, včetně pravidel hospodářské soutěže.

Veřejná podpora je definována kritérii, obsaženými v článku 87(1) Smlouvy a dále především:

- transferem státních zdrojů
- ekonomickým zvýhodněním
- selektivitou
- dopadem na konkurenci a obchod

V čl. 88 Smlouvy je Komisi uloženo kontrolovat veřejnou podporu. Tento článek rovněž pověřuje členské země předem informovat Komisi v případě plánování veřejné podpory („požadavek notifikace“) před jejím poskytnutím.

Komise posoudí programy zaslané členskými zeměmi a rozhodne, zda-li jsou v souladu s pravidly veřejné podpory. Když je program přijat, odpovědný Řídící orgán má povinnost zajistit, že všechny operace jsou v souladu s pravidly veřejné podpory. Zvláště pak musí kontrolovat, zda míra veřejné podpory nepřekračuje daná omezení. Výroční zpráva o implementaci vyhotovená Řídícím orgánem musí obsahovat informaci, že všechny operace vyhovují pravidlům veřejné podpory.

Operační program Infrastruktura obsahuje soubor opatření pro sektor dopravy a životního prostředí. Veřejná podpora v rámci OP Infrastruktura by měla buď odpovídat pravidlu *de minimis* a nebo Nařízení o blokových výjimkách podle Nařízení Rady č. 994/1998.

Komise bude informována v co nejkratším termínu o konečném stanovisku Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže České republiky o dodržení pravidel veřejné soutěže v rámci OP Infrastruktura.

Pokud veřejná podpora pro některé z dále zmíněných opatření překročí hranici *de minimis* a nebude v souladu s Nařízením o blokových výjimkách, bude do Programového dodatku OP Infrastruktura začleněna tabulka s názvy projektů, číslem veřejné podpory, odkazem na schvalovací dopis a délkou trvání programu v souladu s následujícím schématem.

Tab. č. 54: Přehled veřejné podpory

Číslo opatření	Název schématu veřejné podpory nebo ad hoc veřejná podpora	Veřejná podpora č.	Schvalovací procedura	Trvání programu*
1.1	Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
1.2	Výstavba a modernizace silnic I. třídy	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
1.3	Modernizace civilních letišť nad-regionálního významu	Zahrnuto v interim proceduře		2004 - 2006
1.4	Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest	Zahrnuto v interim proceduře		2004 - 2006
2.1	Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
2.2	Podpora kombinované dopravy	Zahrnuto v interim proceduře		2004 - 2006
2.3	Podpora zavádění alternativních paliv	Zahrnuto v interim proceduře a nebo využito pravidla <i>de minimis</i>	Pravidlo <i>de minimis</i> nebo notifikace	2004 - 2006
2.4	Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
3.1	Obnova environmentálních funkcí území	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
3.2	Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 - 2006
3.3	Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší	Zahrnuto v interim proceduře		2004 - 2006
3.4	Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží	Zahrnuto v interim proceduře		2004 - 2006

*Pozn.: pokud je sektor otevřen pro všechny subjekty

Pozn.: V souladu s povinnostmi podle čl. 34(1)(g) Nařízení Rady č. 1260/1999 zajistí Řídící orgán aktuální znění výše uvedené tabulky a bude informovat Komisi o všech zde provedených změnách. Realizace nového schématu podpory nebo podpora ad hoc bude vyžadovat modifikaci pomoci formálním rozhodnutím Komise. Čl. 4 Rozhodnutí Komise

schvalující současný program – (prozatímní ustanovení týkající se veřejné podpory) se vztahuje na opatření obsahující veřejnou podporu, která dosud nebyla schválena Komisí. V současnosti se tento článek týká opatření 1.3 (Modernizace civilních letišť nadregionálního významu), 1.4 (Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest), 2.2 (Podpora kombinované dopravy), 2.3 (Podpora zavádění alternativních paliv), 3.3 (Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší) a 3.4 (Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží).

3.5.5 Uplatnění principu partnerství

Během procesu přípravy OP a návrhu implementační struktury byl široce uplatňován princip partnerství. Původní samostatné operační programy byly průběžně zveřejňovány na webových stránkách MŽP i MD a na stránkách zpracovatelů SEA s výzvou k zasílání připomínek k dokumentu. Dokumenty byly také projednány se zástupci nevládních organizací i zástupci regionů. V rámci procesu SEA prošly OP veřejným projednáním. Programový dodatek bude konzultován během přípravy.

Při implementaci OP bude Řídící a Monitorovací výbor brát na vědomí názor zástupců regionů a nevládních organizací.

3.5.6 Rovnost příležitostí

Programovací dokument OP je koncipován tak, aby byla zaručena rovnost příležitostí mezi muži a ženami pro všechna navržená opatření programu. Rovnost příležitostí mezi muži a ženami v jejich sociálním a profesionálním rozvoji, resp. rovnost příležitostí znevýhodněných skupin je důležitým elementem sociální dimenze udržitelného rozvoje. Veřejná doprava také umožňuje osobní mobilitu občanům se sociálním nebo tělesným omezením.

3.5.7 Rozvoj informační společnosti

Toho bude dosaženo soustavnou podporou informačních a komunikačních technologií a zlepšováním propojenosti a informovanosti mezi veřejnou správou, soukromým sektorem a obyvatelstvem.

V sektoru doprava a životního prostředí bude zavádění informačních systémů, prosazování uplatňování dopravní telematiky, atd., citelným přínosem.

Programový dodatek bude explicitně vyjadřovat spojitost mezi akcemi se vztahem k informační společnosti v OP Infrastruktura a mezi politikou EU v této oblasti.

Národní strategie rozvoje informační společnosti (v současnosti projednávána se zástupci sociální a ekonomické sféry), bude zajišťovat konzistenci těchto aktivit s cíli určenými Národním rozvojovým plánem a Rámcem podpory Společenství. Řídící orgán OP Infrastruktura bude v nezbytném rozsahu informovat Ministerstvo informatiky, které bude koordinovat zavádění monitoringu strategie IS (včetně specifických akcí v rámci OP) s využitím indikátorů založených na *eEurope 2005*.

Řídící orgán poskytne náležité detaily o akcích podporujících infrastrukturu ICT v souladu se Směrnicemi pro kritéria a způsoby implementace strukturálních fondů ve vztahu k podpoře elektronické komunikace.

4. Priority a opatření Operačního programu Infrastruktura

Operační program Infrastruktura je programem pro řešení základních problémů v sektoru doprava (priorita 1 a 2) a v sektoru životní prostředí (priorita 3).

4.1 *Priorita 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu*

4.1.1 Úvod

Tato priorita vychází z prioritní osy 2 Národního rozvojového plánu, která nese název „Rozvoj dopravní infrastruktury“, a z obsahu priorit, vymezených usnesením vlády č. 401/2002.

Je komplementární se Společným regionálním operačním programem (SROP) a s podporou dopravních projektů v rámci Fondu soudržnosti.

SROP zabezpečuje podporu dopravní infrastruktury v působnosti krajů (silnice II. a III. třídy), dopravní obslužnost a rozvoj informačních technologií v obcích a regionech.

Strategie Fondu soudržnosti zahrnuje projekty, jejichž celkové náklady nejsou v zásadě nižší než 10 mil. EUR, a jsou zaměřené na modernizaci a výstavbu železničních a silničních sítí zařazených do TINA (budoucí rozšířené sítě TEN) a modernizaci infrastruktury letecké a vodní dopravy s celoevropskou důležitostí.

Cílem priority je zlepšení v současnosti nevyhovujících parametrů železniční, silniční, vodní a letecké dopravy a umožnit tak zkvalitnění dopravy, zlepšení vazby mezi leteckou dopravou a ostatními druhy dopravy, z důvodů vytvoření podmínek pro ekonomický růst i s ohledem na ochranu životního prostředí.

Opatření jsou navrhována s ohledem na celkový vliv na dopravní infrastrukturu a jsou plánována s ohledem na životní prostředí, lokalitu a provozní, ekonomické a sociální aspekty.

4.1.2 Charakteristika současné situace

V oblasti **železniční dopravy** probíhá modernizace dvou železničních tranzitních koridorů a modernizace dalších dvou se připravuje. Avšak v případě ostatních tratí celostátního významu nejsou finanční prostředky na takové zlepšení parametrů, aby se česká železniční síť stala kvalitativně srovnatelnou se sítěmi v zemích EU. K největším nedostatkům železniční sítě patří:

- nevyhovující technický stav části celostátních a regionálních drah,
- množství bodových závad,
- nedostatečná úroveň zabezpečovacího zařízení (mnohde jen telefonické dorozumívání, což nelze za zabezpečovací zařízení považovat),
- nízké traťové rychlosti s častými omezeními,
- zastaralé železniční uzly,
- malý podíl elektrizovaných tratí,
- velký podíl jednokolejných tratí,
- chybějící propojení některých železničních příhraničních systémů se sousedními státy,

- nedostatečná kapacita příhraničních částí dopravní sítě,
- nevyhovující parametry pro kombinovanou dopravu na některých tratích zahrnutých do dohody AGTC.

Rozvoj železniční sítě svým tempem nestačí rozvoji sítě silniční a dálniční, což je dáno tím, že se železniční síť začala modernizovat o 30 let později, ve srovnání se sítěmi dálnic a rychlostních silnic. Nedostatečná je finanční podpora technického stavu železničních uzlů, a to i těch, které jsou součástí tranzitních koridorů.

Nízký podíl **kombinované dopravy** na přepravních výkonech (pouze 1,06 % z celkového přepraveného objemu v ČR bylo v roce 2002 realizováno kombinovanou dopravou) je doprovázen nevyhovujícím technicko-provozním a technologickým vybavením stávajících překladišť, které neodpovídají evropským standardům a části železniční sítě, která má nevyhovující parametry. Kombinovaná doprava se v ČR úspěšně rozvíjí pouze na dálkových relacích do velkých námořních přístavů. Tato doprava je schopna čelit nárůstu těžké silniční nákladní dopravy i v jiných segmentech trhu, nezbytné však je propojit ji se sítí veřejných dopravně-logistických center a zdokonalit její technologie tak, aby se podstatným způsobem snížila kritická přepravní vzdálenost, od které se kombinovaná doprava vůči dopravě silniční vyplácí. V rámci této priority se resort zabývá kombinovanou dopravou ve vztahu k parametrům železniční dopravní cesty, po které má být provozována dle dohod AGTC. Kombinovaná doprava jako soustava se všemi svými aspekty (překladiště, technologie, dopravně-logistická centra) je součástí priority 2.

V oblasti **silniční dopravy** se projevují negativní stránky spojené se zvýšením ekologické zátěže, s nekontrolovatelným růstem individuální dopravy a těžké silniční nákladní dopravy, zastaralým vozovým parkem, zanedbaností a nízkou kvalitou silnic, včetně problémů s jejich financováním.

Negativní stránkou silniční sítě je nedostatečná údržba, a to zejména vždy po zimní sezóně a v místech s těžkou nákladní dopravou. Velký podíl silnic první třídy prochází značným množstvím obcí, kde silná doprava obtěžuje místní občany. Velká část silnic I. třídy má nedostatečné šířkové parametry a není vybavena stoupacími pruhy pro pomalejší vozidla ve složitějších terénech.

Jistá část příhraniční infrastruktury v současné době nevyhovuje nárokům, zejména v oblasti silniční dopravy. Avšak je třeba si uvědomit, že investice do vybavení hraničních přechodů nejsou rentabilní s ohledem na brzký očekávaný vstup ČR, Polska i Slovenska do EU. Vstupem do EU ale vzrostou požadavky na kapacitu příhraničních úseků dopravní infrastruktury, která není dostatečná. Složitě jsou především podmínky přeshraničního spojení se Spolkovou republikou Německo, kde je situace ztížena obtížnými geografickými podmínkami. Zejména v případě Krušných a Lužických hor je třeba na relativně krátkém úseku překonávat značné výškové rozdíly.

Problémem **letecké dopravy** je obecně vysoký nárůst objemů přepravy, což je pozitivní z úzkého pohledu sektoru letecké dopravy jako takové, ale z obecného hlediska jde o trend vysoce negativní. Letecká doprava má velké dopady na životní prostředí (zejména atmosféra ve vyšších výškách je daleko zranitelnější než při zemi), což je umocněno tím, že letecký prostor nad Evropou je přetížen a velké množství spálených pohonných hmot (cca 6 %) připadá na čekání ve vzduchu na povolení k přistání. Problém nárůstu je nutné řešit rychlou a kvalitní železniční dopravou na kratší a střední vzdálenosti.

V oblasti **vnitrozemské vodní dopravy** je třeba zdůraznit, že ČR je napojena na evropskou síť pouze labskou vodní cestou. Jejím největším problémem na české straně jsou nestálé plavební poměry v necelých 40 km dlouhé regulované části. Řešení tohoto problému

přesahuje rámec programu OP Infrastruktura a bude řešeno za spolupráce programu ISPA a Fondu soudržnosti. Napojení na oderskou a dunajskou vodní cestu je koncepčně řešeno, zatím ale chybí příslušné mezistátní dohody a systém financování, včetně využití mezinárodních zdrojů.

4.1.3 Cíle priority 1

Cílem priority je zlepšit současné nevyhovující parametry železniční, silniční, vodní a letecké infrastruktury a přispět tak ke zvýšení její výkonnosti, zlepšit návaznost letecké dopravy na ostatní druhy dopravy, za účelem vytvoření podmínek pro rostoucí potřeby hospodářského rozvoje při respektování ochrany životního prostředí. Při plánování a výstavbě v silniční dopravě je nutné respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny. Všechna předpokládaná opatření musí toto respektovat, a to nejen ve vztahu k velkoplošně chráněným územím (národní park, chráněná krajinná oblast), ale také vzhledem k předpokládanému vyhlášení řady lokalit jako součást soustavy NATURA 2000.

Dopady na globální změny klimatu (zatím dle principu předběžné opatrnosti) a dopady na čistotu ovzduší (podrobně viz priorita 2) je nutné eliminovat dvěma způsoby:

- zlepšením parametrů dopravní infrastruktury, odstraněním bodových závad a zlepšením údržby, což povede ke zlepšení plynulosti dopravy a ke snížení nehodovosti. Na druhou stranu zvyšování rychlostí nad určitou mez má efekt opačný;
- změnou dělby přepravní práce mezi silniční a leteckou dopravou na straně jedné a environmentálně příznivějšími druhy dopravy na straně druhé. Toho je možné docílit koncentrací přepravních proudů v nákladní dopravě (nutný rozvoj sítě veřejných logistických center) a rozvojem nových progresivních technologií kombinované dopravy, v osobní dopravě vytvářením podmínek pro růst veřejné osobní přepravy.

Základním požadavkem je udržitelný rozvoj, k němuž musí výrazným způsobem přispět i sektor dopravy, který je vedle zemědělství nejvýznamnějším narušovatelem tohoto principu. Rozvoj sektoru dopravy s ohledem na udržitelný rozvoj společnosti je nutnou podmínkou i pro vstup ČR do EU, musí být v souladu se Šestým akčním plánem ES pro životní prostředí a z něho vycházejícího Návrhu strategie udržitelného rozvoje ČR, dále ze Státní politiky životního prostředí, Akčního plánu zdraví a životního prostředí a Státního programu ochrany přírody a krajiny.

Cíle bude dosaženo pomocí následujících dílčích specifických cílů:

- zajištění takových parametrů dotčené sítě železniční infrastruktury, aby vyhovovala potřebám kombinované dopravy;
- zajištění vyhovujícího technického stavu části sítě celostátních a regionálních drah;
- zajištění takových parametrů vybrané sítě železniční infrastruktury, které umožní kvalitní dálkovou vnitrostátní a příměstskou osobní dopravu;
- zajištění plynulé dálkové silniční dopravy ve směrech s velkou intenzitou dopravy dostavbou na rychlostní komunikaci, ve směrech s nižšími intenzitami, kde se nepočítá s výstavbou rychlostních silnic, zabezpečení normových parametrů;
- zlepšení podmínek na letištích obsluhujících významné aglomerace;
- zlepšení splavnosti labsko-vltavské vodní cesty;
- modernizace přístavní infrastruktury;

- zabezpečení vyhovující dopravní infrastruktury na přechodech do zemí EU s ohledem na očekávaný nárůst přepravních vazeb po vstupu ČR do EU;
- zavádění inovačních informačních systémů a systémů telematiky.

Realizace priority bude mít následující dopady na dopravní soustavu ČR:

- dopravní infrastruktura by neměla být příčinou nekonkurenceschopnosti železniční a vodní dopravy;
- příznivější parametry dělby přepravní práce mezi dopravními obory;
- přiblížení kvality dopravních sítí všech druhů dopravy parametrům běžných v zemích EU;
- zvýšení kapacity infrastruktury v úzkých místech.

Při stanovování cílů byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí, z nichž některé jsou podmiňující, např.:

- v územně plánovací dokumentaci a dopravních koncepcích prosazovat opatření ke snižování přepravních nároků a podporovat komplexní přístupy k plánování dopravní infrastruktury, které náležitě vezmou v úvahu environmentální, prostorové, provozní, ekonomické a sociální aspekty;
- podporovat postupnou změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované dopravy a vnitrozemské plavby;
- k modernizaci silniční sítě se snažit využívat především stávající silnice popř. jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami;
- podporovat urychlené budování komplexních integrovaných dopravních systémů – návaznost SROP;
- zvyšovat pozornost přepravě nebezpečných věcí;
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí (hluk, emise);
- podporovat realizaci opatření k redukci nadměrného hluku z letecké dopravy a vymezení ochranných pásem kolem letišť s cílem eliminovat či kompenzovat jeho důsledky.

4.1.4 Opatření priority 1

V úvahu přicházející typy projektů a podrobné zpracování jsou uvedeny v Programovém dodatku.

4.1.4.1 Opatření 1.1 Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů

Projekty podporované v rámci opatření budou zahrnovat elektrizaci nekoridorových tratí, modernizaci zabezpečovacího zařízení, zkvalitnění a zkapacitnění železniční

infrastruktury v příhraničních oblastech v součinnosti se železnicemi v sousedních státech a zlepšení bezpečnosti. Regionální disparity budou jedním z faktorů při výběru projektů.

Operační cíle opatření:

- zrychlení železniční dopravy a zajištění její plynulosti;
- zvýšení úrovně zabezpečovacích systémů;
- zlepšení vazeb uvnitř železniční sítě a na síť okolních států;
- odstranění bariér plynoucích ze špatného stavu železničních uzlů;
- vytváření podmínek pro větší konkurenceschopnost železniční dopravy;
- zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu zvýšením její kvality.

Vymezení mezi opatřeními financovanými v rámci Fondu soudržnosti, OP Infrastruktura a SROP:

Tato opatření budou zaměřena na základní nedostatky nekoridorových tratí v České republice (podpora výstavby tzv. koridorových tratí s celoevropskou důležitostí je součástí programu ISPA a v budoucnu také Fondu soudržnosti).

V rámci SROP se nepředpokládá podpora železniční dopravy.

4.1.4.2 Opatření 1.2 Výstavba a modernizace silnic I. třídy

Opatření je zaměřeno na zlepšení kvality silnic I. třídy, jmenovitě na jejich přestavbu na rychlostní komunikace nebo na jejich uvedení do normového stavu odstraněním závad. To je nutné k zajištění kvalitního mezi-regionálního silničního spojení. Silnice I. třídy spravuje Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD).

Především jde o bezpečnost provozu na komunikacích I. třídy, které jsou považovány za prvořadé při implementaci tohoto opatření. Opatření rovněž sleduje vytvoření podmínek pro snížení nehodovosti na silnicích této kategorie.

Mezi typy podporovaných projektů patří také výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy nebo odstranění bodových závad pro zvýšení bezpečnosti provozu a modernizaci ostatních komunikací I. třídy pro dosažení standardní úrovně. Implementace těchto opatření by měla pomoci snížit negativní vliv z těžké silniční dopravy na dotčené obyvatelstvo. Rovněž zvýšení plynulosti provozu by mělo přispět ke snížení vlivu dopravy na životní prostředí a rovněž snížit spotřebu energie.

Další aktivitou na tomto poli by mělo být napojení vybraných průmyslových zón se strategickou důležitostí na síť silnic I. třídy.

Opatření je rovněž zaměřeno na zvýšení kapacity a kvality silnic I. třídy v příhraničních oblastech s obtížnými geomorfologickými podmínkami. Nedostatečná kapacita silniční infrastruktury a tím způsobené kongesce mají negativní vliv na okolní prostředí především v příhraničních oblastech. Tento vliv je ještě zvýšen nepříznivými terénními podmínkami v těchto oblastech, které způsobují zvýšené množství emisí, zasahujících okolí komunikací.

Při sestavování cílů byly vzaty v potaz základní požadavky na ochranu životního prostředí v dopravě. Hlavním zájmem opatření je modernizace existující silniční sítě a omezení fragmentace krajiny způsobené výstavbou nových komunikací.

Operační cíle opatření:

- odvést intenzivní dopravu z obydlených lokalit ;
- minimalizovat problémy plynoucí z nedostatečné kapacity;
- vytvářet podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu;
- zlepšit silniční napojení některých hraničních přechodů;
- zvýšit kapacitu a bezpečnost silniční infrastruktury celostátního významu v příhraničních oblastech.

Vymezení mezi opatřeními financovanými v rámci Fondu soudržnosti, OP Infrastruktura a SROP:

Fond soudržnosti bude podporovat především modernizaci a výstavbu silniční sítě v rámci TEN-T. OP Infrastruktura je zaměřen na zkvalitnění silnic I. třídy nezahrnutých do sítě TEN-T.

U silnic II. a III. třídy se předpokládá financování v rámci SROP.

4.1.4.3 Opatření 1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního významu

Mezi typy podporovaných projektů patří např. projekty podporující funkci letišť u velkých aglomerací, začleňující je do přilehlé infrastruktury. Tyto projekty budou zahrnovat dovybavení vybraných letišť, modernizační úpravy u vybraných letišť s nadregionálním významem, zvýšení kapacity a kvality vybraných letišť a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.

Operační cíle opatření:

- modernizace technické infrastruktury letišť s nadregionální důležitostí;
- vytvoření podmínek zlepšení funkce letišť u velkých aglomerací pro podporu podnikatelských aktivit.

Vymezení mezi opatřeními financovanými v rámci Fondu soudržnosti, OP Infrastruktura a SROP:

Strategie Fondu soudržnosti obsahuje projekty zaměřené na modernizaci letecké dopravy s evropskou důležitostí (navrhovaná podpora pro letiště Praha – Ruzyně).

OP Infrastruktura je zaměřen na podporu civilních letišť s nadregionální důležitostí (jako jsou Ostrava Mošnov, Brno Tuřany, Karlovy Vary, Pardubice).

V rámci SROP se podpora letecké dopravy nepředpokládá.

4.1.4.4 Opatření 1.4 Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest

Vodní doprava je podporována jako druh dopravy příznivý k životnímu prostředí. Mezi tyto formy podpory patří i investice do infrastruktury. Předpokládá se, že takové projekty umožní využití vodní dopravy v rámci intermodálních přepravních řetězců v oblasti dopravy nákladní, popřípadě přispějí i k využití vodních cest v dopravě osobní a příznivě budou působit z hlediska rekreačního, cestovního ruchu a celospolečenského.

Důležitá je např. modernizace stávajících objektů na labsko-vltavské vodní cestě. Jedná se především o odstranění úzkých míst, zejména jde o užitečnou šířku plavebních komor, podjezdovou výšku mostů a další parametry. Realizaci těchto opatření je třeba postupně usilovat o dosažení normových parametrů podle mezinárodní klasifikace vodních cest.

Mezi podporované projekty proto budou patřit vedle odstranění úzkých míst, standardizace parametrů na stávající labsko-vltavské vodní cestě, investice do vybavení přístavů a do oblasti telematiky.

Operační cíle opatření:

- zlepšení stavu infrastruktury vodní dopravy;
- modernizace přístavní infrastruktury.

Vymezení mezi opatřeními financovanými v rámci Fondu soudržnosti, OP Infrastruktura a SROP:

Strategie Fondu soudržnosti obsahuje projekty zaměřené na modernizaci oblasti vodní dopravy s evropskou důležitostí (navrhovaná podpora zlepšení plavebních podmínek na Labi).

V rámci OP Infrastruktura bude hlavní pozornost věnována labsko-vltavské vodní cestě v úseku nad Prahou, tj. mezi Třebenicemi a Českými Budějovicemi, a dále investicím do přístavní infrastruktury s hlavním důrazem na lepší možnost zapojení vodní dopravy do kombinované dopravy. Důležitá je rovněž investiční činnost v oblasti telematiky.

V rámci SROP se podpora vodní dopravy nepředpokládá.

4.2 Priorita 2 - Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí

4.2.1 Úvod

Tato priorita „Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí“ vychází z prioritní osy 2 NRP „Rozvoj základní infrastruktury“ a z obsahu priorit, vymezených usnesením vlády č. 401/2002. Je komplementární se Společným regionálním operačním programem s prioritou 2 – Regionální rozvoj infrastruktury. SROP zabezpečuje podporu dopravní infrastruktury regionů (silnice II. a III. třídy), dopravní obslužnost a rozvoj informačních technologií v obcích a regionech. Rovněž je komplementární s prioritou 3, která je orientována na ochranu životního prostředí a jeho složek (vody, ovzduší, odstraňování starých zátěží, odpadového hospodářství revitalizaci říčních toků a zvyšování retenční schopnosti krajiny). Priorita je v souladu se Sdělením Komise ke strukturálním fondům a jejich koordinaci s Fondem soudržnosti, v návaznosti na článek 10, odst. 3 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Zde v části A „Dopravní infrastruktura: zlepšení sítí a systémů“ je v odstavci „Udržitelný rozvoj“ uvedeno, že je nutno vytvářet udržitelné dopravní systémy, což nutně vyžaduje jak omezení vlivu dopravy na životní prostředí, tak podporu přechodu na využití udržitelných forem dopravy. Programy tudíž musejí být v souladu se závazkem Společenství snížit emise skleníkových plynů, a to vyžaduje zvláštní úsilí v oblastech silniční a letecké dopravy.

Základním cílem této priority je tedy zlepšit kvalitu životních podmínek obyvatel ČR v souvislosti s působením na omezení negativních vlivů rostoucí dopravy na životní prostředí, včetně podpory druhů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Jde tedy o zajištění potřebné mobility obyvatel a zboží v ČR tak, aby docházelo k co nejmenšímu zatížení životního prostředí.

4.2.2 Charakteristika současné situace

Je třeba vycházet z toho, že je vždy snazší ekologickým škodám předcházet, nežli jejich následky odstraňovat (*princip prevence*). Tento předpoklad je o to důležitější, že často nejsme schopni zcela stanovit vliv činnosti člověka a předvídat jeho přesné následky. V oblasti dopravy se jedná zejména o:

- zatížení hlukem a další nepříznivé účinky komunikací na okolí;
- spotřebu (neobnovitelných zdrojů): fosilních paliv popř. elektrické energie;
- ovlivnění klimatu produkcí skleníkových plynů, zejména CO₂;
- znečištění ovzduší oxidy uhelnatým, oxidy dusíku, těkavými organickými látkami (VOC), prachovými částicemi a dalšími polutanty.

V případě infrastrukturních prostředků bývají následky, spojené například s fragmentací krajiny a poškození ekosystémů, výrazně vyšší v případě novostaveb než u přestaveb stávajících tras. Naproti tomu ovšem v některých případech napomůže novostavba naopak environmentálně pozitivním jevům – například v budoucnosti realizovatelná stavba vysokorychlostní železnice pomůže odlehčit přesycené dálnice, anebo stavba nové silniční komunikace odlehčí hlukovému i imisnímu zatížení území.

Dalšími důležitými principy jsou „*princip ekonomické odpovědnosti*“, „*princip předběžné opatrnosti*“ a „*princip nejlepší dostupné technologie*“. Jejich důsledným uplatňováním bude ekologická politika průhledná, vzniklé škody se budou odstraňovat relativně včas a poměrně hospodárně dojde k prevenci vzniku ekologických problémů v budoucnosti.

Zvláštní a velmi důležitou oblastí environmentální politiky je podpora kombinované dopravy v oblasti nákladní dopravy (viz opatření 2.2 v OP Infrastruktura) a integrovaných systémů přepravy osob (řešeno prostřednictvím SROP). Jedině tak je možné zvrátit nepříznivý vývoj dělby přepravní práce, popsany v úvodní kapitole (2.1) a přispět k hospodárnějšímu a ekologičtějšímu přístupu k dopravě.

Státní podpora kombinované dopravy se v současné době uskutečňuje přímou a nepřímou formou. U přímé formy se jedná o finanční podporu, dotaci ze státního rozpočtu. Nepřímá podpora spočívá především v daňových a legislativních úpravách a v podpoře projektů splňující určité záměry. ČR postupně naplňuje přijaté mezinárodní dohody a rezoluce týkající se kombinované dopravy. Podpora kombinované dopravy je také obsahem základních tezí dopravní strategie ČR a především materiálu „Systémové podpory rozvoje kombinované dopravy do roku 2000 s výhledem do roku 2005“, schváleného usnesením vlády ČR v roce 1998.

Přímá podpora - neboli finanční podpora, je směřována na nákup speciálních železničních vozů pro přepravu kontejnerů, případně dalších nosičů pro kombinovanou dopravu, pořízení nových, případně úpravy stávajících překládacích mechanismů v překladištích, úpravu plavidel určených pro kombinovanou dopravu, výstavbu vybraných objektů a úpravy ploch v překladištích.

V letech 1996 až 2000 byly poskytnuty investiční dotace pro ČD na nákup železničních vozů určených pro přepravu kontejnerů a výměnných nástaveb (570,2 mil. Kč za 458 speciálních nízkopodlažních železničních nákladních vozů řady Sgnss). Soukromé organizace získaly 98,5 mil. Kč na nákup prostředků kombinované dopravy (překládacích mechanismů, výměnných nástaveb aj.).

Nepřímá podpora - Nepřímá podpora státu kombinované dopravy zahrnuje následující opatření: osvobození nebo snížení silniční daně u silničních vozidel zapojených do kombinované dopravy; pro silniční vozidla určená k nakládce a vykládce lodí nebo železničních vozů neplatí o sobotách, nedělích a ostatních dnech pracovního klidu v daném období na dálnicích a silnicích pro mezinárodní provoz zákaz jízdy; modernizace železničních koridorů, na kterou je poskytována investiční dotace ze státního rozpočtu, a tím zajištění některých parametrů uvedených tratí dle Dohody AGTC.

Nákladní doprava je v České republice plně v soukromých rukou a stát má omezené možnosti, jak do její činnosti zasahovat. Nelze určovat dopravci konkrétní podmínky jeho činnosti, stát může pouze stanovit rámec podnikání v dopravě a tím nepřímo ovlivnit efektivitu dopravních systémů.

4.2.3 Cíle priority 2

Základním cílem této priority je zlepšit kvalitu životních podmínek obyvatel ČR v souvislosti s působením na omezení negativních vlivů rostoucí dopravy na životní prostředí, včetně podpory doprav šetrnějších k životnímu prostředí, tj. zajišťovat potřebnou mobilitu občanů a zboží v ČR tak, aby docházelo k co nejmenšímu zatížení životního prostředí.

Rovněž v této prioritě při stanovování cílů byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí, z nichž některé jsou pro tuto prioritu determinující, např.:

- podporovat postupnou změnu podílu nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované dopravy a vnitrozemské plavby;
- k modernizaci silniční sítě se snažit využívat především stávající silnice popř. jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami;
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí (hluk, emise);
- podporovat realizaci opatření k redukci nadměrného hluku z letecké dopravy a vymezení ochranných pásem kolem letišť s cílem eliminovat či kompenzovat jeho důsledky.

Cíle bude dosahováno prostřednictvím následujících dílčích cílů:

- budování ochranných opatření pro předcházení negativních dopadů dopravy na krajinu;
- podporování environmentálně příznivých druhů dopravy, a to znamená především dopravy kombinované;
- podpora zavádění alternativních paliv, včetně biopaliv;
- podpora výzkumných projektů zabývajících se rovností podmínek a internalizací externalit.

Tyto dílčí cíle vychází ze základních cílů Státní politiky životního prostředí:

- odpovědnost za čistotu ovzduší a změny klimatu způsobené jeho znečišťováním,
- spoluodpovědnost za racionální dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy v kontinentálním kontextu a naopak omezování druhů dopravy nepříznivých z hlediska životního prostředí,

- spoluodpovědnost za ochranu evropského systému ekologické stability krajiny (EECONET) a sítě zvlášť chráněných území přírody.

Rovněž je třeba vytvářet podmínky udržitelného rozvoje, což je dáno kritérii:

- spotřeba neobnovitelných přírodních zdrojů musí být pomalejší, než je jejich náhrada zdrojem jiným, zpravidla obnovitelným; zásada přednostního používání recyklovaných materiálů;
- rychlost spotřeby obnovitelných přírodních zdrojů musí být menší nebo stejná než je rychlost jeho přirozené obnovy;
- produkce odpadů musí být pomalejší než schopnost prostředí ho eliminovat.

Dodržování těchto zásad a tedy měřit udržitelnost rozvoje lze alespoň přibližně metodikou ekologické stopy, která převádí náročnost jednotlivých činností na potřebnou plochu, která je nezbytná k produkci zdrojů a likvidaci odpadů. Tímto způsobem lze měřit i ekologickou stopu jednotlivých druhů dopravy v konkrétních podmínkách.

V následujících odstavcích jsou popsána jednotlivá opatření, která napomohou snížení dopadů dopravy na životní prostředí. Toho je možné dosáhnout jen důsledným uplatňováním pravidel udržitelného rozvoje při budování infrastruktury s důrazem na podporu druhů dopravy příznivých k životnímu prostředí (železniční, vodní, resp. kombinované dopravy), politikou vstřícnou k zákazníkovi při budování integrovaných dopravních systémů, apod.

4.2.4 Opatření priority 2

4.2.4.1 Opatření 2.1 Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí

Mezi podporované projekty by měly patřit následující: regulace na vybraných existujících silničních komunikacích z důvodů snížení důsledků fragmentace krajiny a výstavba protihlukových bariér podél existujících komunikací, atd.

Opatření zahrnují pouze regulace na vybraných existujících silničních komunikacích. Výstavba nových komunikací není zahrnuta.

Cílem opatření je snížení vlivu dopravní infrastruktury, který se projevuje fragmentací krajiny, podpora bezpečné a udržitelné dopravní sítě prostřednictvím opatření na ochranu biodiversity lokalit a redukce střetnutí s divoce žijícími zvířaty. Dalším cílem je snížení hlukové expozice a zastavení růstu hluku z dopravy.

Operační cíle opatření:

- snížení důsledků fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou, podpora bezpečné a udržitelné dopravní sítě prostřednictvím opatření k zachování biodiverzity lokalit a k redukci střetů fauny s vozidly, tato opatření se týkají i stávající sítě dálnic a rychlostních silnic (např. dálnice D1 působí jako výrazná bariéra v krajině);
- snížení hlukové expozice a zastavení zvyšování dopravního hluku.

4.2.4.2 Opatření 2.2 Podpora kombinované dopravy

Zvýšení podílu železniční dopravy v rámci nákladní přepravy bude dosaženo především podporou udržitelného druhu dopravy – kombinované nákladní dopravy.

Podpora bude zaměřena na technologie kombinované dopravy, vznik veřejných dopravně – logistických center, nových, resp. rozvoje stávajících překladišť. Tyto prostředky kombinované dopravy a její infrastruktura by měly sloužit k propojování jednotlivých druhů dopravy a měly by být založeny na otevřeném a nediskriminačním principu.

Operační cíle opatření:

- dosažení vyššího podílu kombinované dopravy na úkor přímé dopravy silniční;
- zajištění lepší obsluhy území budováním veřejných dopravně-logistických center;
- snížení nehodovosti v silniční dopravě (snížení počtu těžkých kamionů);
- zlepšení kvality životního prostředí v důsledku přesunu nákladní přepravy ze silnice na ekologičtější druhy doprav.

4.2.4.3 Opatření 2.3 Podpora zavádění alternativních paliv

Opatření je navrhováno pro financování výzkumných projektů na podporu rozvoje alternativních typů pohonu, podporu zavádění alternativních paliv (včetně biopaliv) v existujících provozech a podporu aplikace technologií pro výrobu a skladování vodíku pro silniční vozidla a technologii palivových článků.

Operační cíle opatření:

- snížení ekologické zátěže, která je způsobena rozvojem silniční dopravy,
- zvýšení podílu motorových vozidel na alternativní paliva, zejména biopaliv jako je metylester řepkového oleje ve formě směšného paliva (bionafta 2. generace), a to v souladu se Směrnicí EU (Směrnice 2003/30/EC O podpoře používání biopaliv nebo jiných obnovitelných paliv v dopravě) o biopalivech v dopravě, s cílem dosažení jejich podílu 5,75 % na celkové spotřebě do roku 2010.

4.2.4.4 Opatření 2.4 Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy

Opatření je navrhováno k financování projektů na podporu výzkumu nových postupů pro harmonizaci podmínek dopravního trhu za účelem zmírnění negativního vlivu dopravy na životní prostředí a projektů na realizaci zpoplatnění dopravní cesty.

Z pohledu OP lze doporučit např.: studijní a výzkumné projekty řešící problematiku přístupu státu k dopravní infrastruktuře jednotlivých druhů doprav, stejné podmínky pro užívání dopravní infrastruktury všemi oprávněnými subjekty bez ohledu na druh dopravy, poplatky za používání infrastruktury stanovené podle velikosti účinků na infrastrukturu a podle rozsahu používání a studijní a výzkumné projekty zabývající se internalizací externích nákladů (tj. nákladů z nehod, lokálního znečištění ovzduší, globálního ovlivňování klimatu, účinků hluku a kongescí).

Operační cíle opatření:

- vytváření předpokladů pro harmonizaci podmínek dopravního trhu;
- vytvoření podmínek pro přesnou metodiku finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy.

4.3 Priorita 3 - Zlepšování environmentální infrastruktury

4.3.1 Úvod

Priorita 3 „Zlepšování environmentální infrastruktury“ rozvíjí prioritní osu č. 4 Národního rozvojového plánu „Ochrana a zkvalitňování životního prostředí“. Opatření v rámci priority 3 navazují na probíhající programy v resortu životní prostředí a v mezinárodním měřítku vycházejí z Evropské strategie udržitelného rozvoje a 6. Akčního programu EU.

Opatření jsou v souladu s dlouhodobými strategickými cíli Státní politiky životního prostředí schválené usnesením vlády České republiky č. 38/2001 a respektují cíle ochrany životního prostředí formulované v NRP:

1. Snížit emise způsobující změnu klimatu
2. Snížit emise způsobující znečištění ovzduší
3. Omezit bodové znečištění vod a půdy
4. Omezit plošné znečištění vod a půdy
5. Snížit čerpání neobnovitelných zdrojů energie a energetických surovin
6. Snížit čerpání neobnovitelných zdrojů surovin a minimalizovat produkci a nebezpečnost odpadů
7. Zachovat přirozenou rozmanitost fauny, flóry a stanovišť
8. Chránit a zlepšit stav a funkce ekosystémů
9. Chránit a zlepšit stav a funkce kulturní krajiny
10. Chránit a zlepšit stav sídel
11. Zlepšit environmentální povědomí obyvatel a jejich odpovědné jednání

Opatření obsažená v prioritě 3 jsou komplementární s opatřeními v oblasti životního prostředí obsaženými v ostatních operačních programech a v rámci priority 2 OP Infrastruktura. Problematika environmentální výchovy a vzdělávání je řešena komplementárně v rámci OP Rozvoj lidských zdrojů. Opatření priority 3 OP Infrastruktura jsou komplementární se Strategii Fondu soudržnosti v oblasti životního prostředí.

Projekty v oblasti životního prostředí, jejichž náklady přesahují 10 mil. EUR, budou podporovány z Fondu soudržnosti. Pokud náklady projektu nedosáhnou hranice 10 mil. EUR, bude o jeho zařazení pro podporu z Fondu soudržnosti rozhodnuto příslušnými orgány. Dalším rozlišovacím kritériem bude charakter projektu, zda se jedná o samostatný projekt nebo o skupinu projektů. Projekty, které mohou být seskupeny (např. projekty ležící v jednom povodí), budou žádat o podporu z Fondu soudržnosti. Samostatné nebo malé projekty, které nemohou být vhodně seskupeny, budou podporovány prostřednictvím OP Infrastruktura pod podmínkou, že splňují všechna příslušná nařízení. Tento koncept bude uplatňován u všech projektů v oblasti životního prostředí (nejvyšší prioritu mají projekty v oblasti čištění odpadních vod a zásobování pitnou vodou). Seskupování projektů bude koordinováno Krajskými pracovními skupinami.

Při tvorbě programového dokumentu a specifikaci jednotlivých opatření v rámci priority 3 byly zohledněny rovněž následující významné skutečnosti:

- čerpání podpory z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) na investiční projekty
- OP Infrastruktura bude realizován v omezeném časovém období v letech 2004-2006 a s omezenými finančními prostředky, nemůže proto řešit veškeré problémy sektoru životního prostředí v ČR

- opakovaná doporučení Evropské komise ke stanovení menšího počtu realistických cílů a následných opatření

4.3.2 Charakteristika současné situace

Vyvážené životní prostředí je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje. Životní prostředí České republiky bylo v minulosti poškozeno intenzivním a nešetrným hospodařením. To se velmi negativně projevilo na stavu složek životního prostředí. Od počátku 90. let postupně dochází ke zlepšení, stále však zůstává řada environmentálních problémů. Jejich řešení je vysoce finančně náročné.

V minulosti došlo na značné části území České republiky k narušení vodního režimu, snížení retenční schopnosti krajiny a poškození prvků zajišťujících ekologickou stabilitu. Pozemkové úpravy - scelování pozemků - způsobily likvidaci přirozených retenčních prvků (meze, remízky, mokřady). Osev orné půdy monokulturami a její obdělávání těžkou mechanizací stejně jako vysazování smrkových monokultur na lesní půdě vedlo ke snížení absorpční kapacity půd a zrychlení odtoku vody do vodotečí. Významnou roli také sehrálo zpevňování ploch v intravilánech a minimalizace vsakovacích ploch. Celkovou situaci zhoršilo napřimování a ohrazování vodotečí. Některé úpravy toků v souvislosti s jejich splavňováním (výstavba jezů, kanalizace řečiště) a stavby vodních děl pro vodárenské i energetické účely navíc poškodily říční ekosystémy (např. úbytek druhů, omezení migrace ryb).

Tyto úpravy enormně snížily zádrž vody v krajině a zrychlily transport srážkových vod do velkých řek. Následky tohoto poškození se projevily zejména při rozsáhlých povodních v letech 1997 a 2002.

Oblast ochrany čistoty vod je technicky, investičně a časově náročným problémem. V posledním období je zaměřena především na zásadní zlepšení kvality vod, a to zejména omezením bodových zdrojů znečištění. Přestože bylo dosaženo výrazného zlepšení stavu kvality našich řek (řákový pokles u hlavních kvalitativních ukazatelů BSK₅, CHSK, NL, obsah nebezpečných látek), stále ještě není situace plně uspokojivá. Přetrvává vysoký obsah nutrientů ve vodách vedoucí k eutrofizaci toků a nádrží a ohrožující recipientní moře. Přes velký pokrok ve výstavbě ČOV existuje dosud řada zejména menších aglomerací, které nejsou vybaveny odpovídajícím stokovým systémem s účinnou ČOV. Hlavní požadavky na čištění městských odpadních vod jsou stanoveny Směrnicí 91/271/EHS. Při naplňování této směrnice vyjednala Česká republika přechodné období pro výstavbu kanalizačních systémů a čistíren městských odpadních vod (v aglomeracích 2 000 – 10 000 EO) a také pro intenzifikaci (odstraňování dusíku a fosforu v čistírnách na 10 000 EO) v celé České republice, která byla vyhlášena citlivou oblastí.

Snížování emisí škodlivých látek v ovzduší zůstává i přes výrazné zlepšení po roce 1990 stále důležitou prioritou. Z hlediska plnění požadavků rámcové Směrnice ke kvalitě ovzduší 96/62/ES a Směrnice 2002/81/ES o emisních stopech je, vedle požadavku na snižování emisí z mobilních zdrojů, snižování emisí do ovzduší přednostně zaměřeno na velké spalovací zdroje, na spalování komunálního a nebezpečného odpadu a na výrobní procesy pracující s rozpouštědly. Rámcová úmluva o změně klimatu (včetně Kjótského protokolu k této úmluvě), jejíž smluvní stranou je Česká republika, stejně jako všechny státy Evropské unie, zavazuje vyspělé státy ke snížení produkce skleníkových plynů v období 2008 -2012 o 8 % oproti stavu roku 1990. I když Česká republika tento závazek již plní (díky pozitivnímu vývoji po roce 1990 a vysoké produkci skleníkových plynů v referenčním roce), musí usilovat o další snížení jejich produkce, neboť měrné hodnoty, vztažené na obyvatele či jednotku

produkce HDP, jsou stále téměř dvojnásobné oproti průměru členských zemí Evropské unie. Podobná situace panuje i u měrných emisí SO₂ a NO_x.

Produkce odpadů v ČR je stále poměrně vysoká (přibližně 38,8 mil. t v roce 2001). Vykazovaný vysoký podíl produkce nebezpečných odpadů (7,3 % z celkové produkce odpadů v roce 2001) je ovlivněn tím, že v porovnání s předpisy ES, měla česká legislativa přísnější parametry pro zařazení odpadu do kategorie „nebezpečný odpad“. Nízké je stále procento využívání odpadů jako druhotných surovin a jejich recyklace, které v roce 2001 činilo 37,5 % z celkové produkce odpadů. Nejrozšířenějším způsobem zneškodňování odpadů bylo v ČR v roce 2001 skládkování (26,8 % z celkového množství), pouze 2 % odpadu byla zneškodněna spaláním.

Jedním z dalších přetrvávajících problémů je sanace různých typů starých ekologických zátěží. V ČR jsou v současnosti v provozu pouze skládky, které odpovídají požadavkům zákonných norem. Celková kapacita skládek v ČR pro všechny kategorie odpadů je v současné době dostatečná. Velké množství skládek muselo být uzavřeno především po roce 1996, neboť nesplňovaly požadavky dané legislativou. Zbývá zahájit sanační práce na polovině lokalit, naopak u více než třetiny lokalit byla sanace již dokončena, stejně tak zbývá dokončit sanační práce na některých lokalitách, které byly v minulosti využívány sovětskou armádou a kde byly zjištěny významné ekologické škody.

4.3.3 Cíle priority 3

Cílem priority je přispět ke kvalitativnímu zlepšení dílčích složek životního prostředí a zlepšení nakládání s odpady. Priorita proto zahrnuje opatření v oblasti vodohospodářské infrastruktury, ochrany ovzduší, zvýšení retenčních schopností krajiny, odpadového hospodářství a odstraňování starých zátěží.

4.3.4 Opatření priority 3

Mimo níže uvedených operačních cílů je společným, zcela zásadním cílem všech opatření v rámci priority „Zlepšování environmentální infrastruktury“ přispět k naplnění požadavků environmentálního acquis communautaire i dalších mezinárodních závazků (např. v ochraně ovzduší).

4.3.4.1 Opatření 3.1 Obnova environmentálních funkcí území

Záměrem opatření 3.1 je přispět k systémové ochraně před povodněmi prostřednictvím obnovy narušeného vodního režimu krajiny, zvýšení retenční schopnosti krajiny a podpory biodiverzity. Zvýšení retenční schopnosti krajiny podpoří snížení ničivého dopadu povodní částečným omezením povodňových kulminačních průtoků, transformováním povodňové vlny. Tím příznivěji ovlivní časový průběh povodní a umožní tak přijmout účinnější opatření pro záchranu životů a majetku.

Podpora je zaměřena na projekty revitalizace vodních toků, budování a obnovu retenčních nádrží (pro nehuspodářské účely) a suchých poldrů a obnovu funkce pramenitých oblastí a mokřadů. Tato opatření budou doplněna aktivitami na podporu biodiverzity, především odstraňováním migračních bariér (např. budování rybích přechodů).

Základním kritériem pro uplatnění opatření je jeho ekologická vhodnost a přiměřenost dané konkrétní lokalitě, zvláštní pozornost bude věnována územím spadajícím do sítě NATURA 2000.

Vymezení mezi OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství a OP Infrastruktura, v opatřeních ve vodním hospodářství a protipovodňových opatření bude řešeno na základě typů cílů opatření.

Podporované projekty v rámci opatření budou vybrány v souladu s relevantními národními a regionálními strategiemi. Projekty budou předloženy k souhlasu Krajským pracovním skupinám, které budou složeny ze zástupců krajů, MŽP, SFŽP a jeho krajských pracovišť a MZe.

Operační cíle opatření:

- prevence a snížení ničivých následků povodní
- zvýšení retenční schopnosti krajiny
- zvýšení biodiverzity vodních toků a jejich okolí

4.3.4.2 Opatření 3.2. Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství

Hlavním cílem opatření v oblasti ochrany vod je snižování znečištění vodních toků, především prostřednictvím plnění požadavků Směrnice 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod, a zajištění správného nakládání s kaly z čistíren odpadních vod. Hlavními prostředky řešení jsou vybudování čistíren odpadních vod a dostavba kanalizačních systémů v obcích nad 2 000 ekvivalentních obyvatel (EO), rekonstrukce a modernizace ČOV v obcích nad 10 000 EO a jejich doplnění o technologie na odstraňování nutrientů (dusíku a fosforu) a budování různých typů zařízení na úpravu kalů z čistíren odpadních vod. Pro projekty na vybudování čistíren odpadních vod v obcích pod 2 000 EO se bude moci žádat pouze ve speciálních, přesně definovaných, případech.

V rámci tohoto opatření budou také podporovány projekty v oblasti úpravy pitné vody. Důraz bude kladen zejména na plnění požadavků Směrnice Rady 98/83/ES o kvalitě vody určené pro lidskou spotřebu.

Operační cíle opatření:

- zvýšení počtu ekvivalentních obyvatel napojených na vyhovující čistírnu odpadních vod
- zlepšení čistoty vodních toků
- zlepšení úrovně kalového hospodářství
- zlepšení zásobování pitnou vodou

4.3.4.3 Opatření 3.3 Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší

Opatření v oblasti ochrany ovzduší směřují ke zlepšení kvality ovzduší podle požadavků rámcové Směrnice 96/62/ES a jejích dceřinných směrnic, Směrnice 2001/81/ES o emisních stropcích, Směrnice 2001/80/ES o omezení emisí některých znečišťujících látek z velkých spalovacích zařízení do ovzduší, Směrnice 2000/76/ES o spalování odpadů, Směrnice 1999/13/ES o omezování emisí těkavých organických látek z používání rozpouštědel, Směrnice 2001/77/ES o propagaci elektřiny získané z obnovitelných zdrojů na vnitřním trhu s elektřinou a snížení emisí skleníkových plynů vyplývajících ze závazků Kjótského protokolu.

Vymezení mezi OP Průmysl a podnikání a OP Infrastruktura, v oblasti energetiky a využívání obnovitelných zdrojů energie bude řešeno výběrem typů konečných příjemců. V rámci opatření OP Infrastruktura ve výše zmíněných oblastech budou podporovány především projekty ve veřejném a neziskovém sektoru, obce a provozovatelé veřejných služeb.

Opatření se zaměřuje na následující oblasti:

- **Využívání šetrných technologií při spalování**

zaváděním environmentálně šetrných technologií ve spalovnách nebezpečného odpadu, (zvláště nemocničního) a snižování emisí z velkých a středních obecních spalovacích zařízení.

- **Snižování emisí těkavých organických látek**

zaváděním např. progresivních technologií umožňujících účinné zachycování emisí.

- **Využívání obnovitelných zdrojů elektrické energie**

rekonstrukcí a stavbou elektráren využívajících k výrobě elektrické energie obnovitelné zdroje energie, přechod ze stávajících systémů na systémy využívající obnovitelné zdroje energie a tepelná čerpadla, využití těchto obnovitelných zdrojů pro dodávky tepla z obecních kotelen, výstavba kombinovaných zdrojů elektrické a tepelné energie využívajících biomasu a bioplyn. Ve shodě se Směrnicí 2001/77/ES o podpoře energie z obnovitelných zdrojů přispějí projekty k plnění závazku České republiky pro zvýšení podílu elektrické energie vyrobené z obnovitelných zdrojů (na úroveň 8 % do roku 2010).

Operační cíle opatření:

- snížení množství vypouštěných znečišťujících látek
- zlepšení imisní situace dotčených lokalit
- zlepšení zdravotního stavu obyvatel a stavu vegetace
- snížení emisí skleníkových plynů

4.3.4.4 Opatření 3.4 Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží

Cílem opatření 3.4 je zlepšení úrovně nakládání s odpady v souladu s ustavenou hierarchií nakládání s odpady (předcházení vzniku odpadů, materiálové využití, energetické využití a konečné odstranění) a rekultivace a sanace starých ekologických zátěží.

Opatření se zaměřuje na následující oblasti:

- **Vybudování integrovaných systémů sběru a recyklace odpadů**

Podpora bude směřovat ke zvýšení podílu opětovně využitého a bezpečně odstraněného odpadu, zejména komunálního (např. prostřednictvím budování sběrných dvorů, třídících linek, zařízení na recyklaci, zařízení pro mechanicko – biologickou úpravu odpadů a kompostáren) a zvýšení podílu odděleně sbíraných a využitých vybraných druhů odpadu (např. baterií, použitých olejů, obalů, organických, elektrických a elektronických odpadů).

Podporované projekty musí být součástí integrovaného systému nakládání s odpady a být v souladu s relevantními koncepcemi a plány odpadového hospodářství na národní a regionální úrovni.

- **Odstraňování starých zátěží**

Dalším typem podporovaných aktivit jsou rekultivace a sanace starých skládek a starých ekologických zátěží, kde dochází k závažnému ohrožení nebo znečištění povrchových nebo podzemních vod, nebo na lokalitách, kde je rekultivace neodkladná.

Operační cíle opatření:

- snížení množství odpadu ukládaného na skládkách
- zvýšení množství recyklovaného a využitého odpadu a jeho podílu na celkové produkci odpadu
- snížení počtu starých ekologických zátěží

4.4 Priorita 4 – Technická pomoc

V souladu s Nařízením Rady (ES) č. 1260/1999, Nařízením Komise (ES) č. 1145/2003, a Nařízením Komise (ES) č. 438/2001 je „Technická pomoc“ indikována jako jedna z oblastí intervence z prostředků Evropské unie. Zahrnuje veškeré podpůrné aktivity prováděné na úrovni Řídícího orgánu s cílem podpořit účinnost prováděné pomoci, zlepšit kvalitu prováděných intervencí a zvýšit efektivnost využití komunitárních prostředků, tj. k efektivnímu řízení operačního programu, jeho propagaci a hodnocení programu a projektů.

Doporučení technické pomoci pro operační programy obsahuje Nařízení Komise ES č. 1145/2003, které upravuje řešení technické pomoci pro programy strukturálních fondů, především příloha tohoto Nařízení (pravidlo 11), která vychází z článku 23 Nařízení Rady ES č. 1260/1999. Obecně lze rozdělit technickou pomoc na několik kategorií, z nichž pro OP Infrastruktura jsou důležité tyto dvě položky:

- I. výdaje na řízení, realizaci, monitorování a kontrolu operací, které jsou spojeny s užitím strukturálních fondů;
- II. ostatní výdaje na technickou pomoc.

Ad I: Výdaje na řízení, realizaci, monitorování a kontrolu operací, které jsou spojeny s užitím strukturálních fondů:

- výdaje na přípravu, výběr, hodnocení a monitorování programu;
- výdaje spojené s činnostmi implementačních a monitorovacích struktur operačního programu, včetně nákladů na účast expertů a jiných subjektů na těchto činnostech;
- výdaje na audity a kontroly prováděné na místě;
- výdaje na odměňování pracovníků (včetně příspěvku na sociální zabezpečení) zaměstnaných na přípravě, výběru, hodnocení a monitorování a na auditech a kontrolách (pro uznání způsobilosti nákladů musí existovat doklad o tom, že byli dočasně určení na práce spojené s realizací programu).

Celkový finanční limit pro tuto část technické pomoci je stanoven pravidlem 11 Nařízení Komise (ES) č. 1145/2003 a je závislý na objemu finančních prostředků strukturálního fondu alokovaných pro operační program. Pro Operační program Infrastruktura je alokováno ze strukturálních fondů pro období 2004 – 2006 celkem 246 360 355 EUR. Výše finančních prostředků pro technickou pomoc v souladu s limitem podle pravidla 11.2.4 Nařízení Komise (ES) č. 1145/2003 pro kategorii I. byla stanovena na 5 361 958 EUR (2,5 % z prvních 100 mil. EUR = 2,5 mil. EUR a 2 % z dalších 146,36 mil. EUR = 2,927 mil. EUR).

Ad II: Ostatní výdaje na technickou pomoc:

- zpracování studií, posudků, hodnocení ex-ante a SEA;
- organizaci seminářů;
- informovanost a publicitu, pořádání informačních akcí;
- zpracování předběžných analýz;
- výběr a instalace počítačových systémů k řízení a monitorování.

Na tyto činnosti (II.) se nevztahuje podmínka maximální alokace. Výši finančního příspěvku pro tyto účely určuje Řídící orgán z rámce alokovaných prostředků operačního programu.

Technická pomoc je v rámci OP realizována dvěma opatřeními, řízenými, prováděnými a spolufinancovanými na centrální úrovni.

4.4.1 Opatření 4.1 Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura

Technická pomoc prováděná podle rozhodnutí Řídícího orgánu je spolufinancována ze státního rozpočtu. Zahrnuje aktivity z kategorie I:

- Činnosti související s přípravou, výběrem, hodnocením a monitorováním pomoci a aktivity spojené s implementací OP na centrální úrovni;
- Činnosti související s výběrem projektů a s realizací pomoci.

4.4.2 Opatření 4.2 Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura

Ostatní technická pomoc zahrnuje zejména následující aktivity z kategorie II:

- Studie obecné povahy vztahující se k OP Infrastruktura;
- Technická pomoc při sběru dat, socioekonomických a regionálních analýzách a při propagaci strukturální pomoci;
- Příprava programových dokumentů pro následující programové období.

5. Programové indikátory

Následující seznam indikátorů byl vybrán tak, aby umožnil realizaci a monitorování OP Infrastruktura a posouzení jeho naplňování.

Tab. č. 55: Programové indikátory

Popis	Typ	Indikátor	Výchozí data (2002)	Cíl	Zdroj
Globální cíl	Dopad	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%) ^b	0	20 - silniční doprava 5 - železnice	MV
		Snížení počtu obyvatel zasažených hlukem (poč.obyv.) ^b	-	4 000	MD
		Pokles CHSK _{Cr} v odpadních vodách (t/rok) ^b	-	2 000	MŽP
	Kontext	Celkový pokles míry nehodovosti v České republice (silnice/železnice) ^b	1375/26586		ČSÚ
		HDP v dopravě a v telekomunikacích v ČR (mld.EUR) ^{c g}	6,14		ČSÚ
		Celkové emise oxidu uhlíku z dopravy v ČR (1000 t) ^c	14 073		ČSÚ
		Celkové investice do ochrany životního prostředí v ČR (mil.EUR) ^{a c g}	645,63		ČSÚ
		Míra nezaměstnanosti v ČR (%) ^c	9,15		ČSÚ
Priorita 1	Dopad	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%) ^b	0	20 - silniční doprava 5 - železnice	MV
	Výsledek	Zkrácení jízdních dob v osobní dopravě na dotčených úsecích (%) ^b	-	5	MD
		Zkrácení jízdních dob v nákladní dopravě na dotčených úsecích (%) ^b	-	5	MD
		Dostupnost (snížení ESS,%) ^b	-	3	MD
		Zapojení privátního kapitálu (EUR) ^b	-	700 529	MD
	Výstup	Délka rekonstruovaných železničních tratí (km) ^b	-	45	MD
		Délka rekonstruovaných a nových silnic I.třídy (km) ^b	-	25	MD
		Počet upravených přístavů a vodních cest ^b	-	2	MD
		Počet upravených letišť ^b	-	1	MD

Priorita 2	Dopad	Snížení počtu obyvatel zasažených hlukem (poč.obyv.) ^b	-	4 000	MD
	Výsledek	Počet kontejnerů přepravených na dotčených překladištích za rok (TEU) ^{b f}	-	12 000	MD
		Nárůst využívání alternativních paliv ve srovnání se současným stavem (%) ^b		15	MD
		Nárůst podílu biopaliv (%)	0,05	5,75 (2010)	ČSÚ
		Zapojení privátního kapitálu (EUR) ^b	-	365 148	MD
	Výstup	Délka silnic a železnic s protihlukovými opatřeními (km) ^b	-	5	MD
		Počet upravených multimodálních center ^b	-	2	MD
		Počet zařízení pro využití alternativních paliv ^b	-	1	MD
Priorita 3	Dopad	Pokles CHSK _{Cr} v odpadních vodách (t/rok) ^b	-	2 000	MŽP
	Výsledek	Počet ekvivalentních obyvatel (EO) nově napojených na kanalizaci a čistírny odpadních vod ^b	-	55 000	MŽP
		Množství odstraněných škodlivin v odpadních plynech (emisní j. /rok) ^e	-	4 200	MŽP
		Zapojení privátního kapitálu (EUR) ^b	-	7 062 827	MŽP
	Výstup	Počet recyklovaných druhů odpadů ^{b d}	-	12	MŽP
		Délka nových kanalizačních sítí (km) ^b	-	135	MŽP
		Plocha revitalizovaných území (ha) ^b	-	1 000	MŽP

Horizontální cíle Díky podobě OP je obtížné definovat vypovídající výstupy a indikátory popisující účinnost programu v horizontálních cílech. Nicméně některé indikátory dopadu mohou být stanoveny.

Udržitelný rozvoj	Předpokládaný věk dožití při narození (roky)	72,1/78,6		ČSÚ
Princip rovných příležitostí	Počet zaměstnanců v železničním sektoru muži/ženy	58 175 / 25 664		ČSÚ
Vyrovnaný rozvoj regionů	Meziregionální rozdíly v HDP - koeficient rozdílnosti %	4,52 (2000)		ČSÚ
Informační společnost	Populace pravidelně využívající Internet - podíl z celku %	21,7		ČSÚ

^a běžné ceny (2001)

^b indikátor se vztahuje pouze na projekty podporované v rámci OP Infrastruktura, výchozí hodnoty nebudou tedy do doby návrhu projektu známy

^c indikátor zahrnuje celé území ČR

^d ekologickou zátěží jsou kontaminovaná území (např. staré skládky)

^e emisní jednotka je kombinovaný indikátor využívaný SFŽP v oblasti ochrany ovzduší

^f TEU – twenty-foot equivalent unit. Standardní jednotka, vycházející z 20' kontejneru ISO (6,10m), využívaná pro popis dopravních proudů a kapacity. Jeden 40' ISO kontejner představuje 2 jednotky TEU.

^g směnný kurz Kč/EUR 1 EUR = 30,81 Kč (průměr 2002)

6. Finanční plán Operačního programu Infrastruktura

6.1 Východiska pro finanční rámec OP Infrastruktura

Finanční plán OP Infrastruktura je založen na finančním plánu Rámce podpory Společenství pro ČR v letech 2004 – 2006. V CSF je pro tento OP alokováno 16,94 % z prostředků strukturálních fondů. Implementace OP bude podporována z ERDF (246 360 355 EUR).

Tab. č. 56: Podpora z prostředků strukturálních fondů pro OP Infrastruktura podle jednotlivých let v EUR

OP Infrastruktura	2004	2005	2006	2004 - 2006
Celkem	57 420 408	82 244 353	106 695 594	246 360 355

6.2 Rozdělení prostředků OP Infrastruktura na priority

Rozdělení finančních prostředků mezi jednotlivé priority OP Infrastruktura je uvedeno v následující tabulce.

Tab. č. 57: Rozdělení zdrojů ERDF podle jednotlivých priorit OP Infrastruktura

Priorita	2004 - 2006	Podíl v %
Priorita 1: Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu	84 070 218	34,12
Priorita 2: Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí	14 835 455	6,02
Priorita 3: Zlepšení environmentální infrastruktury	142 092 754	57,68
Priorita 4: Technická pomoc OP Infrastruktura	5 361 928	2,18
Celkem	246 360 355	100,00

6.3 Finanční plán OP Infrastruktura

Míra podpory z fondů v rámci programu bude kalkulována ve vztahu k celkovým veřejným nebo obdobným uznatelným výdajům (státním, regionálním a místním, ze Společenství) v rámci programu.

Podpora z fondů může dosáhnout maximální výše 75 % z celkových uznatelných nákladů a obecně minimálně 50 % podpory veřejných výdajů. V případě regionů ve členských státech podporovaných z Fondu soudržnosti, což je případ ČR, může podpora Společenství dosáhnout ve výjimečných případech až 80 % celkových uznatelných nákladů.

Podpora z ERDF do výše 80 % celkových veřejných uznatelných nákladů je předpokládána pro část priority 3 „Zlepšování environmentální infrastruktury“, konkrétně v opatření 3.1 – Obnova environmentálních funkcí území. Toto opatření přispívá k prevenci povodní prostřednictvím obnovy narušeného vodního režimu krajiny, snížení kulminačních průtoků a transformace povodňové vlny, což vede k omezení ničivých následků povodní.

V případě investic do firem se musí spoluúčast z fondů řídit stropy pro pomoc nebo kombinaci pomoci vyplývajícími z předpisů upravujících veřejnou podporu.

Podpora těchto investic bude stanovena na základě charakteristiky projektů, která zohledňuje i velikost vlastních vložených prostředků, které jsou předpokládány pro příslušný typ investic v daných makroekonomických podmínkách bez zvýšení nároků na státní rozpočet, jako důsledek spolufinancování ze strukturálních fondů.

Složená míra byla stanovena pro jednotlivá opatření, přičemž bylo vzato v úvahu, že některé projekty v rámci jednotlivých opatření budou generovat podstatný zisk a některé nikoli.

V určitých případech bude podpora z fondů omezena:

- v případě investice do infrastruktury, která bude generovat podstatný zisk, by podpora neměla přesáhnout 40 % z celkových uznatelných nákladů pro Cíl 1, což může být navýšeno maximálně o 10 procentních bodů v členských státech využívajících Fond soudržnosti. V případě ČR to představuje maximální míru podpory 50 %;
- v případě investic do firem by podpora neměla přesáhnout 35 % celkových výdajů uznatelných v rámci Cíle 1. V případě investic v malých a středních podnicích mohou být tyto podpořeny i jinak než přímo za předpokladu že celková míra podpory vzroste maximálně o 10 procentních bodů.

Zdroje mezinárodních finančních institucí, tj. např. EIB, budou využity pro spolufinancování opatření z OP.

V letech 1992 – 2002 EIB uzavřela v ČR smlouvy o úvěrech v celkové hodnotě 3,8 mld. EUR. Přibližně 42 % z těchto prostředků bylo určeno pro oblast dopravní infrastruktury, 27 % do infrastruktury vodního hospodářství, 15 % do energetiky a telekomunikací a 13 % do průmyslu, především ve formě globálních úvěrů zaměřených na pomoc malým a středním podnikům. Zbývající 3 % tvoří půjčka na projekt v oblasti školství.

Předpokládá se, že v letech 2004 – 2006 bude EIB nadále významným partnerem soukromého a veřejného sektoru v ČR a mezi jinými bude přispívat k dosažení priorit OP Infrastruktura.

Tab. č. 58: Finanční tabulka pro OP Infrastruktura pro léta 2004 – 2006 v běžných cenách (EUR)

Priority	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Priorita 1											
Rok 2004	26 639 383	19 594 655	19 594 655				7 044 728	0	0	0	7 044 728
Rok 2005	38 156 101	28 065 801	28 065 801				10 090 300	0	0	0	10 090 300
Rok 2006	49 499 908	36 409 762	36 409 762				13 090 146	0	0	0	13 090 146
Celkem	114 295 392	84 070 218	84 070 218	0	0	0	30 225 174	0	0	0	30 225 174
Priorita 2											
Rok 2004	4 610 363	3 457 772	3 457 772	0	0	0	1 152 591	172 875	0	0	979 716
Rok 2005	6 603 510	4 952 633	4 952 633				1 650 877	247 614	0	0	1 403 263
Rok 2006	8 566 733	6 425 050	6 425 050				2 141 683	321 229	0	0	1 820 454
Celkem	19 780 606	14 835 455	14 835 455	0	0	0	4 945 151	741 718	0	0	4 203 433
Priorita 3											
Rok 2004	45 096 065	33 118 250	33 118 250	0	0	0	11 977 815	0	0	6 585 617	5 392 198
Rok 2005	64 591 960	47 435 906	47 435 906				17 156 054	0	0	9 432 705	7 723 349
Rok 2006	83 795 146	61 538 598	61 538 598				22 256 548	0	0	12 237 047	10 019 501
Celkem	193 483 171	142 092 754	142 092 754	0	0	0	51 390 417	0	0	28 255 369	23 135 048
Priorita 4											
Rok 2004	1 666 308	1 249 731	1 249 731				416 577	416 577			
Rok 2005	2 386 684	1 790 013	1 790 013				596 671	596 671			
Rok 2006	3 096 245	2 322 184	2 322 184				774 061	774 061			
Celkem	7 149 237	5 361 928	5 361 928	0	0	0	1 787 309	1 787 309	0	0	0
Celkem											
Rok 2004	78 012 119	57 420 408	57 420 408	0	0	0	20 591 711	589 452	0	6 585 617	13 416 642
Rok 2005	111 738 255	82 244 353	82 244 353	0	0	0	29 493 902	844 285	0	9 432 705	19 216 912
Rok 2006	144 958 032	106 695 594	106 695 594	0	0	0	38 262 438	1 095 290	0	12 237 047	24 930 101
Celkem	334 708 406	246 360 355	246 360 355	0	0	0	88 348 051	2 529 027	0	28 255 369	57 563 655

Pozn.: *pro prioritu 1, 2 – SFDI, pro prioritu 3 – SFŽP

Spolufinancování opatření 1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního významu priority 1 se předpokládá z rozpočtu krajů. Vzhledem ke skutečnosti, že k datu předložení programu Evropské komisi nebylo schváleno Usnesení vlády č. 1231 ze dne 10.12.2003 k transformaci státního podniku Česká správa letišť, nebylo v předkládaném OP možno tuto skutečnost uvést.

7. Implementační rámec

7.1 Úvod

7.1.1 Obecná ustanovení

Tato kapitola stanoví implementační rámec pro Operační program Infrastruktura (dále jen OP Infrastruktura) zařazených do Cíle 1 podle požadavků článku 18(2)(d) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 z 21.6.1999 (dále jen „nařízení“).²

Implementační rámec se bude řídit rovněž všemi předpisy přijatými na základě zmocnění definovaném v článku 53(2) nařízení; zejména půjde o:

- a) Nařízení Komise (ES) č. 1685/2000 z 28.7.2000 (provádění článku 30 nařízení – podrobná pravidla pro způsobilost výdajů na činnosti spolufinancované strukturálními fondy),
- b) Nařízení Komise (ES) č. 643/2000 z 28.3.2000 (provádění článku 33 nařízení – pravidla pro používání EUR při financování programových dokumentů strukturálních fondů),
- c) Nařízení Komise (ES) č. 438/2001 z 2.3.2001 (provádění článku 38 nařízení – podrobná pravidla pro řídicí a kontrolní systémy ohledně finančního řízení a finanční kontroly),
- d) Nařízení Komise (ES) č. 448/2001 z 2.3.2001 (provádění článku 39 nařízení – podrobná pravidla pro postup při provádění oprav financování),
- e) Nařízení Komise (ES) č. 1159/2000 z 30.5.2001 (provádění článku 46 nařízení – podrobná pravidla pro informační a propagační opatření členských států v souvislosti s pomocí ze strukturálních fondů).

7.2 Implementace programu

Řízení programu probíhá v několika rovinách. Řídicím orgánem OP Infrastruktura je Ministerstvo životního prostředí (MŽP). Řídicí orgán pro OP Infrastruktura odpovídá za provádění programu. Řídicí orgán deleguje výkony některých činností v sektoru životního prostředí na Státní fond životního prostředí (dále SFŽP) a v sektoru dopravy na Ministerstvo dopravy (viz dále).

Řídicí výbor projednává zásadní otázky koncepce a realizace OP. Pro podrobnější činnost, zaměřenou na práci v sektorech, budou k dispozici na ministerstvech (MD a MŽP) Podvýbory (Podvýbor doprava a Podvýbor životní prostředí) a případně příslušné pracovní skupiny. Operativní provádění OP Infrastruktura zajišťuje Zprostředkující subjekt pro implementaci – Státní fond životního prostředí pro sektor životní prostředí a Zprostředkující subjekt pro sektor doprava – Odbor mezinárodních vztahů a EU MD.

Pro potřeby kontroly a monitorování bude ustaven Monitorovací výbor OP, který též bude zprostředkovávat vazbu na sociální partnery a orgány EU.

² Pokud není uvedeno jinak, jsou všechny články citované v textu z Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 z 21.6.1999 o obecných ustanoveních o strukturálních fondech. Po právní stránce předkládaný text nenahrazuje výše uvedené nařízení.

Platebním orgánem OP Infrastruktura je Ministerstvo financí (dále MF). Platební jednotky budou zřízeny v resortech životní prostředí a doprava.

Finanční kontrolu bude zajišťovat MF a útvary interního auditu a kontroly MŽP a SFŽP a MD.

7.2.1 Řídící orgán

Řídící orgán OP Infrastruktura je ustanoven na Ministerstvu životního prostředí – Odbor integrovaného financování.

Kontaktní osoba:	Ing. Tomáš Oliva
Adresa:	ředitel Odboru integrovaného financování Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Telefon:	+420 267 122 530
Fax:	+420 272 744 944

Řídící orgán je odpovědný za účinnost, správnost řízení a provádění OP, a především za následující úkoly (v souladu s článkem č. 34 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999):

- a) příprava a projednání OP a jeho předložení Evropské komisi; zabezpečení souladu cílů a priorit OP s ostatními operačními programy a Národním rozvojovým plánem ČR a CSF, zajištění vypracování předběžného expertního posouzení programu a posouzení jeho vlivu na životní prostředí,
- b) zpracování Programového dodatku a jeho předložení Monitorovacímu výboru ke schválení a zaslání Evropské komisi pro informaci,
- c) úpravy Programového dodatku podle žádosti Monitorovacího výboru nebo z vlastní iniciativy s tím, že se nezmění celkový rozpočet pro podporu jednotlivých priorit nebo specifických cílů. Po schválení Monitorovacím výborem bude Řídící orgán informovat do jednoho měsíce Evropskou komisi,
- d) zavedení systému pro shromažďování spolehlivých finančních a statistických informací o provádění OP, zavedení ukazatelů monitorování a hodnocení; předávání těchto údajů v dohodnutém elektronickém formátu Monitorovacímu výboru, Řídícímu orgánu CSF (Ministerstvo pro místní rozvoj), Platebnímu orgánu (Ministerstvo financí) a Evropské komisi (EK),
- e) vypracování výroční a závěrečné zprávy o provádění OP a (po schválení Monitorovacím výborem) předložení Řídícímu orgánu CSF a EK,
- f) vyhotovení předběžného (ex-ante) hodnocení jako základu pro Programový dodatek,
- g) zajištění toho, že subjekty, které se účastní na řízení a provádění OP, povedou samostatný účetní systém, nebo budou používat vhodné kódové označení účtů pro všechny transakce týkající se pomoci,
- h) zajištění správnosti akcí (např. provedení prací) financovaných v rámci OP,
- i) zajištění nápravných opatření v případě vzniklých nedostatků,
- j) zajištění shody s národními politikami a politikami Společenství, zvláště s ohledem na zadávání veřejných zakázek, pravidla veřejné podpory, ochranu životního prostředí a rovnost příležitostí mužů a žen,
- k) plnění povinností týkajících se informací a propagace OP.

K zajištění vyváženosti svých rozhodnutí v zájmu sektorů životního prostředí a dopravy vyžaduje Řídící orgán stanovisko Řídícího výboru, kde jsou oba sektory paritně zastoupené.

Řídící orgán částečně deleguje výkony některých činností na Státní fond životního prostředí (SFŽP) pro sektor životního prostředí a na MD pro sektor dopravy. Delegování výkonů některých činností bude upraveno písemnou dohodou. Budou to např.:

- a) podávání výzev k předkládání projektů, jejich posuzování z hlediska formálních a věcných požadavků kladených na projekty a stanovených výběrových kritérií,
- b) implementace podporovaných projektů (např. příprava smluv o financování projektů s konečnými příjemci),
- c) potvrzování oprávněnosti a správnosti požadavků, ověřování takových skutečností, jako jsou tendrové postupy, uzavírání smluv, postup v implementaci, platby a převzetí prací, atd.

Celkovou odpovědnost za implementaci OP Infrastruktura nese Řídící orgán.

7.2.2 Dělbba kompetencí v rámci OP Infrastruktura

OP Infrastruktura vznikl na základě usnesení vlády č. 149/2003 sloučením již schválených programových dokumentů OP Doprava (přijat usnesením vlády č. 14/2003) a OP Životní prostředí (přijat usnesením vlády č. 82/2003), které byly připravovány odpovědnými ministerstvy, tj. Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí. Spolufinancování a implementace programu OP Infrastruktura v dotčených sektorech (doprava a životní prostředí) se liší v některých oblastech.

Řídící orgán OP Infrastruktura deleguje výkony některých činností vedoucí k realizaci projektů sektoru doprava na Ministerstvo dopravy, tzn., že MD odpovídá za prioritu 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu a prioritu 2 – Snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí. MD bude zodpovědné zejména za transparentní výběr projektů, implementaci projektů, spolufinancování z národních zdrojů, poskytování informací a zpráv, atd. Rozdělení úkolů mezi Řídícím orgánem a Ministerstvem dopravy bude upraveno písemnou dohodou.

Ministerstvo životního prostředí bude plně odpovědné za realizaci OP Infrastruktura – sektor životní prostředí, tj. za prioritu 3 – Zlepšování environmentální infrastruktury. MŽP deleguje výkony některých činností v oblasti implementace této priority na SFŽP. Priorita 4 – Technická pomoc je společná pro oba sektory a za tuto prioritu odpovídá Řídící orgán. Implementace a financování pro jednotlivé sektory bude také upraveno písemnou dohodou.

7.2.3 Řídící výbor

Řídící výbor projednává zásadní otázky koncepce a realizace OP Infrastruktura a zajišťuje sledování provázanosti OP s ostatními resortními (sektorovými) politikami a doporučuje výběr projektů.

V Řídícím výboru jsou paritně zastoupeni pracovníci MD a MŽP, dále zástupce MMR, MF, MZe, Asociace krajů, Svaz měst a obcí a nevládních organizací. Členy Řídícího výboru jmenuje ministr životního prostředí na základě doporučení příslušných institucí.

Řídící výbor vykonává především následující činnosti:

- a) zajišťuje koordinaci OP Infrastruktura a jeho Programového dodatku;
- b) doporučuje výběr projektů a akcí podporovaných z ERDF;

- c) projednává výroční zprávy a závěrečnou zprávu OP před jejich předložením Monitorovacímu výboru;
- d) projednává doporučení Monitorovacího výboru, orgánů vnitřní kontroly a Evropské komise a předkládá je Řídícímu orgánu.

7.2.4 Podvýbory pro sektor doprava a sektor životní prostředí

Při MD a při MŽP se zřizují Podvýbory, jejichž cílem je projednávání strategických dokumentů a navrhovaných projektů v daném sektoru. Podvýbory zároveň zajistí vazbu na partnery.

Podvýbor – životní prostředí se bude skládat ze zástupců Řídícího orgánu, věcně příslušných odborů MŽP, SFŽP, MD, MMR, MF, MZe, MZd, Asociace krajů ČR a nevládních neziskových organizací (NNO).

Podvýbor – doprava se bude skládat ze zástupců věcně příslušných odborů MD, MMR, MF, MŽP, SFDI, Asociace krajů ČR a NNO. Ustavení Podvýboru – doprava je v kompetenci Odboru dopravní politiky MD.

Pracovní skupinu zřizuje Podvýbor doprava pro přípravu a doporučení uceleného souboru opatření pro dotčené prioritní oblasti a prezentaci těchto doporučení.

7.2.5 Zprostředkující subjekt pro implementaci

7.2.5.1 Sektor životní prostředí

Zprostředkujícím subjektem pro implementaci (Intermediate Body) pro všechna opatření týkající se priority 3 bude Státní fond životního prostředí (SFŽP), na který MŽP deleguje část svých pravomocí.

V rámci SFŽP bude odpovědným orgánem pro implementaci OP Infrastruktura Technický úsek zahrnující: Odbor ochrany vod, Odbor ochrany ovzduší, Odbor obnovitelných zdrojů, odpadů a ochrany přírody.

SFŽP od roku 1993 poskytuje podporu z veřejných zdrojů projektům na ochranu životního prostředí, od roku 2001 působí jako Implementační agentura pro program ISPA. Tyto zkušenosti umožní vykonávat funkci Zprostředkujícího subjektu pro OP Infrastruktura sektor životní prostředí.

SFŽP bude provádět běžné operativní řízení OP Infrastruktura pro sektor životní prostředí. Delegování činností z MŽP na SFŽP bude upraveno písemnou dohodou. SFŽP bude zajišťovat zejména následující úkoly:

- a) spolupráce na tvorbě Programového dodatku,
- b) organizování výzev k předkládání projektů,
- c) účast na výběrových řízeních schválených projektů a dohled na jejich kontraktaci,
- d) monitorování plnění pravidel pro zadávání veřejných zakázek,
- e) posouzení úplnosti a formálních náležitostí předkládaných projektů,
- f) příprava návrhů smluv s konečnými příjemci o poskytnutí podpory,
- g) kontrola postupu prací na jednotlivých projektech,
- h) shromažďování dat pro monitorování a vyhodnocení implementace programu,
- i) shromažďování dokumentů o programech během období daného legislativou ČR a EU,
- j) zpracování údajů o výdajích jako podkladů pro certifikaci,
- k) příprava podkladů pro výroční a závěrečnou zprávu OP,

- l) ověřování projektů na místě ve spolupráci s MŽP,
- m) zprostředkování pomoci při zpracování vhodných projektů a projektových žádostí,
- n) spolupráce při zajišťování publicity.

Zprostředkující, platební a kontrolní funkce SFŽP budou striktně odděleny.

V případě opatření 3.2 (Zlepšení infrastruktury ve vodním hospodářství) následující postup zajistí, že Ministerstvo zemědělství (MZe), které má hlavní kompetenci v této oblasti, bude plně zainteresované v posuzování projektů z tohoto operačního programu. Společný výbor MŽP a MZe (viz kapitola 2.2.4.2) zajistí koordinaci politiky a alokace prostředků ze zdrojů EU (včetně EIB) a zdrojů národních. Tento výbor bude zodpovědný za návrh opatření nezbytných ke zlepšení spolupráce na pracovní úrovni.

MZe bude mít možnost posouzení všech projektů předkládaných ke spolufinancování v rámci opatření 3.2. prostřednictvím svého zastoupení v Krajských pracovních skupinách (tyto skupiny prvotně prověří návrhy projektů - viz níže) a později ve stádiu konečného schvalování prostřednictvím svých zástupců v Řídicím výboru a Podvýboru ŽP (viz kap. 7.2.3 a 7.2.4).

MZe také spravuje existující programy grantů a zvýhodněných půjček, které kombinují prostředky ze státního rozpočtu a existujících půjček EIB České republiky v oblasti zásobování pitnou vodou a v oblasti odpadních vod. S MZe bylo dohodnuto, že tyto programy budou dostupné pro spolufinancování projektů podporovaných z opatření 3.2. operačního programu. Detailní mechanismus předkládání žádostí o financování opatření 3.2. z existujících programů MZe a SFŽP bude popsán v postupu předkládání žádostí o podporu z OP Infrastruktura, vydaném MŽP ve spolupráci s MZe. Národní spolufinancování schválených projektů může tedy pocházet ze zdrojů SFŽP i MZe.

Krajské pracovní skupiny

Důležitou funkci v implementační struktuře opatření k životnímu prostředí v rámci priority 3 budou plnit Krajské pracovní skupiny. Budou významným způsobem přispívat k implementaci kvůli jejich detailní znalosti priorit a potřeb na regionální úrovni.

Krajské pracovní skupiny ustavují všechny regiony NUTS III v ČR na základě principu partnerství. Jsou zde zástupci regionální správy, MŽP, SFŽP (a jeho regionálních poboček) a MZe.

Tyto skupiny budou primárně plnit úlohu jak při přípravě projektů v rámci OP Infrastruktura, tak i Fondu soudržnosti (např. seskupování projektů), při koordinaci podpory z obou zmíněných fondů.

Vyjádření Krajské pracovní skupiny bude jednou z důležitých částí přihlášky projektu pro opatření v rámci priority 3.

7.2.5.2 Sektor doprava

Funkci Zprostředkujícího subjektu pro implementaci v sektoru doprava bude vykonávat Odbor mezinárodních vztahů a EU na MD, který bude zabezpečovat koordinaci všech prací u projektového cyklu projektů OP Infrastruktura sektoru doprava, především realizaci a monitoring.

Zprostředkující subjekt pro OP Infrastruktura sektor doprava bude mít tyto rámcové základní úkoly:

- a) funguje jako realizační subjekt programu zajišťující implementaci všech opatření OP Infrastruktura pro sektor doprava,
- b) participuje na přípravě strategických dokumentů,
- c) koordinuje přípravu zpracování vhodných projektů a žádostí o čerpání finančních prostředků na tyto projekty, včetně kontroly zabezpečení spolufinancování projektu,
- d) stanoví termíny pro podávání žádostí o podporu,
- e) podílí se na výběrových řízeních schválených projektů a dohlíží na jejich kontraktaci,
- f) předběžně posuzuje úplnosti a formální dostatečnosti předkládaných projektů,
- g) kontroluje vývoj prací na jednotlivých projektech,
- h) připravuje podklady pro monitorování a předkládání zpráv o činnosti pro potřeby EK,
- i) vytváří předpoklady pro dodržování postupů Evropské komise pro spolufinancování projektů OP Infrastruktura,
- j) podílí se na publicitě a informování o projektech OP Infrastruktura,
- k) pravidelně informuje Podvýbor doprava o plnění těchto úkolů.

V rámci sektoru doprava budou některé specializované činnosti, které nelze zajišťovat v rámci MD, zadávány odborným subjektům.

Zprostředkující, platební a kontrolní funkce budou striktně odděleny.

7.3 Předkládání projektů a všeobecná kritéria výběru

7.3.1 Programový dodatek

Předkládání projektů konečnými příjemci je podrobně popsáno v Programovém dodatku, jehož zpracování zajišťuje Řídící orgán v souladu a ve spolupráci se SFŽP a MD a dalšími příslušnými institucemi (zvláště Ministerstvem zemědělství v případě opatření 3.2) na základě principu partnerství. V tomto dokumentu bude pro každé opatření podrobněji rozpracován systém ukazatelů – výstupů, výsledků a dopadů. Kvantifikace cílů zde bude rozpracována až do úrovně opatření. U jednotlivých opatření bude uvedena vyčleněná finanční částka a typy konečných příjemců pomoci.

Programový dodatek bude zpracován v souladu s článkem 18 Nařízení č. 1260/1999 a obsahuje:

- a) opatření, jimiž se budou realizovat odpovídající priority v operačním programu, příslušné ukazatele monitorování, atd.;
- b) definici druhů konečných příjemců pro opatření;
- c) finanční plán, jenž specifikuje pro každé opatření předpokládaný přiděl finančních prostředků; finanční plán musí být doprovázen popisem mechanismů, jež zajistí spolufinancování pro opatření a jež vezmou v úvahu institucionální, právní a finanční systémy dotyčného členského státu;
- d) opatření, jejichž záměrem je propagovat operační program;
- e) popis mechanismů pro výměnu dat potřebných pro plnění požadavků na řízení, monitorování a hodnocení.

Programový dodatek bude předložen k projednání Podvýborům a Řídícímu výboru a ke schválení Monitorovacímu výboru.

Do tří měsíců po schválení operačního programu Evropskou komisí zašle ČR Programový dodatek Evropské komisi pro informaci ve smyslu článku 15(6) Nařízení Rady č. 1260/1999. Koncept Programového dodatku je zpracováván společně s OP.

7.3.2 Úkoly konečných příjemců

Předkladatel projektu (budoucí konečný příjemce) předloží návrh projektu příslušnému Zprostředkujícímu subjektu.

Konečnými příjemci pomoci v rámci OP Infrastruktura mohou být obce, sdružení obcí, kraje, společnosti vlastněné obcemi, státní a příspěvkové organizace, nevládní neziskové organizace a soukromé subjekty.

Konečný příjemce pomoci bude zajišťovat:

- a) zpracování žádostí o poskytnutí pomoci zahrnující identifikaci, hodnocení a přípravu projektu včetně finančního plánu;
- b) přípravu zadávací dokumentace projektu;
- c) v úzké koordinaci se Zprostředkujícím subjektem zadávání veřejných zakázek a podpis příslušných smluvních dokumentů s dodavateli;
- d) řádnou realizaci projektu dle smluv uzavřených s vybranými dodavateli;
- e) ověřování a proplácení ověřených faktur dodavatelům;
- f) fungující oddělený účetní systém projektu ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů;
- g) vnitřní finanční kontrolu a zajištění provedení nezávislého výročního auditu organizace;
- h) podávání pravidelných zpráv Zprostředkujícímu subjektu o postupu projektu a případně příležitostných zpráv během přípravy;
- i) zpracování a předávání podkladů Zprostředkujícímu subjektu pro monitorování;
- j) regionální a místní publicitu a informační tabule na místě staveb ve smyslu příslušných pravidel EU.

Koneční příjemci budou odpovídat za to, že navrhované a realizované výdaje projektů jsou uznatelné a že při realizaci projektu budou dodrženy podmínky smlouvy, uzavřené se Zprostředkujícím subjektem OP Infrastruktura.

Při předkládání žádostí o platby koneční příjemci odůvodní předkládané výdaje a doloží, že odpovídají podmínkám projektů, obsaženým v rámci smlouvy o přidělení prostředků pomoci. Veškeré platební nároky musí být podloženy potvrzenými fakturami nebo, pokud to nelze provést, účetními dokumenty ekvivalentní důkazní hodnoty.

Koneční příjemci musí zajistit vedení dokumentace o projektech, která bude dostatečnou pomůckou pro audit zaměřený na finanční toky ve smyslu článku 7 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001.

Koneční příjemci musí umožnit, aby doklady o projektech byly kdykoliv k dispozici pro inspekce prováděné oprávněnými osobami nebo subjekty. Doklady budou archivovány v souladu s platnými předpisy.

7.3.3 Systém výběru projektů v rámci OP Infrastruktura

7.3.3.1 Postup předkládání a hodnocení projektů v sektoru doprava

Pro účastníky výběrových řízení (předkladatele projektů = investoři) připraví MD podrobné Pokyny, které budou obsahovat nezbytné informace pro předkladatele projektů, včetně doplňujících náležitostí (formulář, vysvětlivky, atd.). Bude stanoven termín sběru žádostí. Hlavní přílohou žádosti bude projekt. U projektů týkajících se dopravní infrastruktury, kde se financování uskutečňuje prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury bude postup odsouhlasen i se SFDI. Zhodnocení projektů může být zadáno i nezávislému odborně způsobilému subjektu.

Výběr projektů bude probíhat podle předem stanovených pravidel, která zahrnují dále uvedené kroky.

Výběr projektů v sektoru dopravy

1. Řídící orgán definuje jednotný postup pro vyhlášení jednotlivých výzev pro předkládání návrhů projektů.



2. Zprostředkující subjekt iniciuje, resp. vyhláší kola výzev a vede jejich evidenci.



3. Projekty budou předkládány konečnými příjemci a přijímány Zprostředkujícím subjektem, který zanesse data projektů do monitorovacího systému programu, zajistí předběžnou kontrolu a navrhne vyřazení nezpůsobilých projektů (nezajištěné spolufinancování, neúplná dokumentace, nezpůsobilost výdajů, nesoulad s předpisy ČR a politikami ES aj.); vyřazené projekty včetně řádného zdůvodnění budou vráceny zpět předkladatelům.



4. Zbylé projekty (tzv. long list) budou zevrubně posouzeny a to v návaznosti na stanovená kritéria pro výběr projektů, kvantifikované cíle opatření, soulad s politikami ČR a ES, způsobilost výdajů aj.



5. Zprostředkující subjekt připraví souhrnný návrh výběru projektů příslušného kola výzvy, včetně kontroly zabezpečení spolufinancování projektů Státním fondem dopravní infrastruktury a předloží jej prostřednictvím Podvýboru doprava k posouzení na jednání Řídícího výboru OP; v návrhu budou obsažena doporučení Zprostředkujícího subjektu k pořadí a připomínky k nedostatkům jednotlivých projektů.



6. Návrh dle předešlého bodu projedná Řídící výbor na základě doporučení Podvýboru. Poté předloží Řídícímu orgánu seznam vybraných projektů ke schválení.



7. Po projednání a potvrzení seznamu vybraných projektů v Řídícím orgánu připraví Zprostředkující subjekt návrh smluv s konečným příjemcem podpory.



8. Smlouvu podepisuje náměstek ministra dopravy pověřený k tomu ministrem dopravy a odpovědný zástupce konečného příjemce.



9. Zprostředkující subjekt předá jednotlivé smlouvy pro informaci Platební jednotce a současně je MD zašle a Řídícímu a Platebnímu orgánu; smlouvy s konečnými příjemci budou Zprostředkujícím subjektem vloženy do monitorovacího systému programu.

7.3.3.2 Návrh kritérií pro výběr projektů v sektoru doprava

Podle jednotlivých opatření priorit 1 a 2 OP Infrastruktura musí být věnována maximální pozornost stanovení kritérií pro výběr projektů, které musí splňovat kladené požadavky.

Z hlediska výběru projektů podle SEA je důležitou součástí jejich hodnocení.

Návrh na výběr doplňkových relevantních referenčních cílů ochrany životního prostředí vychází z referenčních cílů stanovených pro NRP:

- a) snížení emisí způsobující lokální znečištění ovzduší;
- b) znečištění vod a půd;
- c) snížení čerpání neobnovitelných přírodních zdrojů a minimalizace produkce a nebezpečnosti odpadů;
- d) zachování přirozené rozmanitosti fauny, flóry a stanovišť;
- e) ochrana a zlepšení stavu a funkce ekosystémů;
- f) ochrana a zlepšení stavu a funkce kulturní krajiny;
- g) ochrana a zlepšení stavu sídel.

Výběr uvedených kritérií hodnocení bude přizpůsoben zaměření projektu. V některých případech bude možné hodnotit kritéria pouze slovně. Mechanismus environmentálního hodnocení projektů bude zařazen do Programového dodatku operačního programu a bude tak umožněno formální environmentální hodnocení projektů v rámci výběrových řízení.

Toto hodnocení nenahrazuje proceduru EIA podle zákona č.100/2001, o posuzování vlivů na životní prostředí.

Další kritéria pro posuzování projektů musí být zaměřena i na jejich ekonomickou a technickou úroveň a zda splňují požadavky EU. Mezi tato kritéria budou například náležet:

- a) zda řešení předloženého projektu odpovídá některému z vyhlášených témat, obsažených v názvech jednotlivých opatření;
- b) odpovídá-li doba realizace zahájení v roce 2004 - 2006 a nejzazšímu ukončení v roce 2008;
- c) průkaz ekonomičnosti řešení projektu;
- d) zajištění spolufinancování ze zdrojů ČR (SFDI, kraje, obce, soukromé a jiné zdroje);
- e) vyhodnocení z hlediska rovnosti šancí (rovnost příležitostí mezi muži a ženami).

Přesnější kritéria výběru projektů budou uvedena v Programovém dodatku.

7.3.3.3 Postup předkládání a hodnocení projektů v sektoru životní prostředí

Předkládání a schvalování projektů

Předkladatel projektu (budoucí konečný příjemce) předloží návrh projektu Zprostředkujícímu subjektu – SFŽP.

Zprostředkující subjekt posoudí formální úplnost projektu a provede primární hodnocení, zvláště z hlediska technického, environmentálního a z hlediska ekonomického.

SFŽP bude pravidelně každé 2 měsíce informovat MZe o nových žádostech o finanční podporu ze strukturálních fondů.

Návrhy doporučených projektů budou dále předloženy Podvýboru životní prostředí, který je posoudí podle výběrových kritérií i na základě hodnocení SFŽP. Podvýbor zpracuje seznam projektů vhodných pro podporu. Řídící výbor tyto projekty projedná a schválí a předloží je Řídícímu orgánu.

Realizace projektů

Řídící orgán informuje Zprostředkující subjekt o výsledcích jednání Řídícího výboru a o rozhodnutí Řídícího orgánu. Zprostředkující subjekt informuje konečného příjemce a zajistí uzavření smlouvy s konečným příjemcem.

Platební jednotka zajistí proplácení faktur konečnému příjemci.

7.3.3.4 Kritéria výběru projektů v sektoru životní prostředí

Při schvalování projektů jsou závazná následující kritéria:

- míra snížení negativního vlivu na životní prostředí (včetně dopadů na zdraví obyvatelstva),
- soulad s prioritami uvedenými v NRP (včetně referenčních cílů ochrany životního prostředí – podle environmentálního hodnocení projektu) a CSF,
- požadavky legislativy EU, závazky vyplývající z mezinárodních smluv, soulad se Státní politikou životního prostředí a jednotlivými složkovými politikami v sektoru životního prostředí,
- efektivnost vynaložených prostředků na snížení negativního vlivu na životní prostředí a technická úroveň navrhovaného opatření ve srovnání s dosažitelnou špičkovou úrovní (např. BAT),
- regionální aspekt – např. vazba na využití stávajících kapacit, priority regionálních politik, atd.,
- stanovisko příslušné Krajské pracovní skupiny,
- hospodářský a sociální přínos, zejména dopad na zaměstnanost,
- parametry žadatele (veřejný a soukromý sektor), ziskovost opatření (projektu), projektová a investorská připravenost žadatele,
- doba realizace musí odpovídat zahájení v roce 2004 - 2006 a nejzazšímu ukončení v roce 2008,
- zajištění spolufinancování ze zdrojů ČR (SFŽP, kraje, obce, soukromé a jiné zdroje),
- vyhodnocení z hlediska rovnosti šancí (rovnost příležitostí mezi muži a ženami).

Přesnější kritéria výběru projektů budou uvedena v Programovém dodatku.

Výzvu k předkládání návrhů projektů zveřejní Řídící orgán prostřednictvím SFŽP. Výzva bude publikována prostřednictvím různých médií, zejména v tisku a na internetových stránkách MŽP a SFŽP.

Formuláře žádostí budou k dispozici na SFŽP, který bude zajišťovat rovněž poradenství pro žadatele.

7.4 Monitorování

7.4.1 Monitorovací výbor

Monitorovací výbor se zřizuje v souladu s článkem č. 35 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Cílem Monitorovacího výboru je zajistit účinnost a kvalitu poskytované pomoci. Dle pravidel EK musí být fáze monitorování oddělena od řízení programu.

Členy monitorovacího výboru budou zástupci MŽP, MD, SFŽP, SFDI, zástupci dalších ministerstev (MMR – Monitorovací výbor CSF, MF – finanční kontrola, MZe), dále delegovaný zástupce regionů, zástupce nevládních organizací a zástupce Evropské komise. Členy výboru jmenuje na základě návrhů příslušných institucí ministr životního prostředí při uplatnění principu partnerství.

Povinností Monitorovacího výboru je zajistit dohled nad realizací OP Infrastruktura, zejména nad zajištěním souladu s předpisy ES a legislativou ČR, dosažením cílů programu při efektivním využití veřejných prostředků, aj.

Monitorovací výbor bude zajišťovat zejména následující úkoly:

- a) schvalování Programového dodatku, včetně ukazatelů, které se používají k monitorování pomoci,
- b) sledování přípravy, realizace a vyhodnocení OP, jeho efektivnosti a účinnosti,
- c) hodnocení postupu při dosahování specifických cílů OP,
- d) analýza výsledků realizace OP,
- e) schvalování výroční a závěrečné zprávy OP před jejich zasláním Evropské komisi,
- f) vypracování návrhu změn pro Řídící orgán za účelem dosažení cílů OP Infrastruktura, včetně finančního řízení.

Systém monitorovacích ukazatelů je popsán v Programovém dodatku.

Pro monitoring OP bude využíván Monitorovací systém strukturálních fondů ES (MSSF), jehož úkolem je zajištění jednotného, souhrnného a centrálního monitorování poskytované pomoci ze strany ES. Systém mimo jiné poskytuje informace o realizovaných projektech a stavu plnění ukazatelů. Uživateli systému jsou pracovníci příslušných ministerstev, pracovníci řídicích a platebních orgánů, pracovníci zprostředkujících subjektů a implementačních agentur.

Systém umožní poskytnutí požadovaných výstupů pro potřeby Evropské komise, předpokládá se i prezentace části výsledků na Internetu.

7.4.2 Monitorovací systém strukturálních fondů (MSSF)

Cílem centrálního monitorovacího systému (MSSF) je zajištění centrálního monitorování podpory zprostředkované z EU. Monitorovací systém (MSSF) byl vytvořen v souladu s článkem č. 34 Nařízení Rady č. 1260/1999 a s Nařízením Komise č. 438/2001. Koncepce celého monitorovacího systému je zcela v souladu s usnesením vlády za dne 14. února 2001, č. 148 + Přílohy.

Návrh monitorovacího systému (MSSF) se skládá z těchto tří modulů:

- Centrální modul MSSF – CENTRAL
- Výkonný modul MSSF – MONIT
- Modul SW podpory žadatele MSSF – BENEFIT

Všechny IT moduly mají zcela kompatibilní datovou základnu a jsou propojeny funkčními a bezpečnými rozhraními.

V souladu s Nařízením Rady č. 1159/2000 a článkem č. 35 Nařízení Rady č. 1260/1999 jsou vybrané informace o plánech, operačních programech a projektech prezentovány na Internetu.

7.4.2.1 Centrální modul MSSF – CENTRAL

Úlohou tohoto centrálního modulu je zajištění monitorování, plánování, postupu a vyhodnocování operačního programu jak z pohledu věcného, tak i finančního monitoringu.

Centrální modul je instalován, provozován a metodicky řízen na Ministerstvu pro místní rozvoj (MMR). Centrální modul je schopen zajistit data dle potřeby Evropské komise. Má přímou vazbu na Ministerstvo financí (MF) a umožňuje výměnu všech relevantních údajů i mezi dalšími informačními systémy – **VIOLA** (manažerský a účetní systém pro prostředky ES), **ISPROFIN** (Informační systém programového financování), **CEDR** (centrální evidence dotací z rozpočtu).

7.4.2.2 Výkonný modul MSSF – MONIT

Modul MONIT zajišťuje výkonné činnosti přípravy a řízení, tzn. výběr projektů, evidenci projektů, monitorování a hodnocení z věcného i finančního hlediska na úrovni projektu a reportování. Je instalován a provozován oběma Zprostředkujícími subjekty. Rozvoj tohoto systému metodicky řídí MMR, jeho specifický rozvoj a provozování v rámci Operačního programu Infrastruktura zajišťuje MŽP.

7.4.2.3 Informační modul MSSF pro žadatele – BENEFIT

Modul BENEFIT slouží jako základní SW nástroj určený pro žadatele o finanční podporu. Je přímo napojen na systémy MONIT i CENTRAL. Tento SW modul usnadňuje zasílání žádostí a kompletování připravených projektových žádostí.

Modul BENEFIT bude také sloužit pro další komunikaci při implementování projektu (žádost o platby, reportování) a jako primární zdroj informací pro MSSF.

7.4.3 Výroční a závěrečné zprávy o implementaci

V souladu s článkem 37 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 předkládá Řídící orgán Komisi výroční zprávu o implementaci (po schválení Monitorovacím výborem) do šesti měsíců po ukončení každého kalendářního roku, ve kterém implementace proběhla. Závěrečná zpráva o implementaci bude postoupena Evropské komisi během šesti měsíců po posledním datu, kdy jsou náklady uznatelné. Poté co Evropská komise obdrží výroční zprávu o implementaci, vydá během období dvou měsíců oznámení v případě, že je zpráva považována za nevyhovující i s uvedením důvodů. V opačném případě bude zpráva považována za přijatou. V případě závěrečné zprávy bude EK reagovat v průběhu pěti měsíců po jejím obdržení.

Všechny výroční a závěrečné zprávy o implementaci by měly obsahovat následující informace:

- důležité socio-ekonomické trendy se vztahem k podpoře, včetně národních, regionálních a sektorových politik,

- postup v realizaci priorit a opatření ve vztahu k jejich specifickým cílům, s kvantifikací jejich fyzických indikátorů a indikátorů výsledků a dopadů podle článku 36 Nařízení Rady č. 1260/1999,
- finanční implementace pomoci, sumarizace celkových výdajů proplacených Platebním orgánem pro každé opatření a záznamy o celkových platbách ze strany Evropské komise a dále kvantifikace finančních indikátorů zmíněných v čl. 36(2) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- všechny kroky ze strany Řídícího orgánu a Monitorovacího výboru pro zajištění kvality a efektivnosti implementace, především:
 - monitorování, finanční kontrola a hodnocení opatření, včetně organizování sběru dat,
 - přehled všech podstatných problémů vyskytujících se při řízení podpory a přehled přijatých opatření, včetně opatření podle čl. 34(2) nebo čl. 38(4) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
 - opatření pro zajištění publicity,
- kroky k zajištění slučitelnosti s politikou Společenství.

Každoročně, poté co bude výroční zpráva postoupena Evropské komisi, bude EK a Řídící orgán posuzovat hlavní výstupy z předchozího roku. Po tomto posouzení může EK vznést připomínky a Řídící orgán bude Komisi následně informovat o opatřeních, přijatých na základě těchto připomínek. Pokud Evropská komise dojde k závěru, že přijatá opatření jsou nedostatečná, může doporučit Řídícímu orgánu změny vedoucí k zefektivnění monitorování nebo řízení podpory. Řídící orgán by měl na takovéto doporučení reagovat zavedením doporučených změn a nebo vysvětlením, proč navržená doporučení nebyla akceptována.

V souladu s článkem 32.3 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 je odstraňování nedostatků v monitorovacím a řídicím systému – podle doporučení Komise – jednou z podmínek pro uskutečnění průběžných plateb.

7.5 Finanční řízení

Bez ohledu na odpovědnost Evropské komise za použití prostředků z rozpočtu EU, jsou orgány v ČR zodpovědné za finanční řízení a kontrolu podpory v rámci operačního programu.

7.5.1 Platební orgán a platební jednotky

Pro implementaci pomoci ze strukturálních fondů je v České republice ustaven jediný Platební orgán, a to Ministerstvo financí, Odbor Národního fondu.

Kontaktní osoba:	Ing. Jan Gregor
Adresa:	ředitel Odboru Národního fondu Ministerstvo financí Letenská 15, 118 10 Praha 1
Telefon:	+420 257 042 640
Fax:	+420 257 042 087

Platební orgán provádí především následující činnosti:

- spravuje prostředky ze strukturálních fondů
- shromažďuje a zasílá žádosti o průběžné a konečné platby EK pro všechny programy na základě příkazů k úhradě předkládaných Řídícím orgánem
- přijímá platby od Evropské komise
- zajišťuje, že konečný příjemce nebo oprávněná osoba obdrží podporu EU bez neodůvodněného zpoždění
- převádí prostředky strukturálních fondů z účtu Platebního orgánu na účet Platební jednotky
- kontroluje vzniklé výdaje podle čl. 9 Nařízení Komise č. 438/2001 a zajišťuje kontrolu výdajů, které jsou zasílány Evropské komisi společně se žádostmi o průběžné a konečné platby
- vrací všechny neoprávněné platby Evropské komisi
- vrací nevyčerpané prostředky Evropské komisi
- na základě odhadu Řídícího orgánu shromažďuje a předkládá (do 30.dubna každého roku) Evropské komisi aktualizovanou prognózu požadovaných plateb (expediture outlook) pro daný a následující rok
- postupuje v souladu s pravidly vnitřního kontrolního systému

Platební orgán ověřuje správnost výkonu činností, za které je Řídící orgán odpovědný, a to především správnost finančních toků a předcházení a zjišťování nesrovnalostí. Kontroluje také, zda-li je certifikace výdajů v pořádku a zda vychází z údajů podložených kontrolovatelnou podkladovou dokumentací. Platební orgán bude požadovat po Řídícím orgánu zajištění adekvátní garance plnění odpovídajících nařízení a norem Společenství před potvrzením (certifikací) žádostí o platbu a jejich zasláním Komisi.

Platební orgán bude rovněž odpovědný za implementaci systému pro zjišťování a informování Evropské komise o nesrovnalostech podle čl. 39(1) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999.

Některé funkce a aktivity budou Platebním orgánem delegovány na tzv. Platební jednotky. Rozsah těchto delegovaných aktivit bude stanoven v dohodě mezi Platebním orgánem a Platební jednotkou.

Funkci Platební jednotky pro OP Infrastruktura - sektor životní prostředí bude vykonávat nezávislý útvar v rámci SFŽP. Tato funkce bude oddělena od funkce Zprostředkujícího subjektu.

Platební jednotkou pro OP Infrastruktura - sektor doprava bude pověřen Odbor financí a ekonomiky MD.

Náplň činnosti Platební jednotky:

- a) uzavírá písemnou dohodu o delegování pravomocí s Platebním orgánem;
- b) žádá Platební orgán o otevření limitu na dané období;
- c) přijímá žádosti o platby konečným příjemcům (autorizované příslušným Zprostředkujícím subjektem);
- d) provádí ex-ante kontrolu žádostí o převod provedením platby, která zahrnuje zejména:
 - formální kontrolu žádostí o platbu;

- zajištění souladu žádostí s finančním plánem a se zdroji národního spolufinancování. Zjistí-li překročení plánu nebo nezajištění spolufinancování české části, Platební jednotka transfer neprovede a tuto skutečnost oznámí příslušnému Zprostředkujícímu subjektu;
- e) provádí transfery prostředků ze strukturálních fondů konečným příjemcům po obdržení požadovaných dokumentů od Řídícího orgánu do výše otevřeného limitu a o těchto transferech informuje Řídící orgán a příslušný Zprostředkující subjekt. Podrobnější postup je uvedený v Metodice finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, zpracované Ministerstvem financí;
- f) vede podvojný účetnictví o všech operacích týkajících se správy finančních prostředků ze strukturálních fondů;
- g) dodržuje pravidla vnitřního kontrolního systému;
- h) zasílá souhrnné výkazy o uskutečněných platbách konečným příjemcům, Platebnímu orgánu a do MSSF;
- i) měsíčně vypracovává informaci o neoprávněně nebo nesprávně vyplacených částkách a tuto informaci předkládá k tomu určenému odboru na MF a Platebnímu orgánu.

Platební orgán a Platební jednotky vedou podvojný účetnictví zahrnující všechny operace, které se vyskytly v průběhu realizace projektů financovaných prostřednictvím strukturálních fondů.

Účetnictví se vede v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví. Pro účely přepočtu EUR na CZK se používá kurz ČNB platný v den uskutečnění transakce. Účetnictví je vedeno především v elektronické formě³. Účetní záznamy musí být dostatečným způsobem chráněny, aby se zabránilo jejich možnému zneužití. Toto ustanovení platí jak pro zabezpečení příslušného počítačového programu (VIOLA – účetní program vyvinutý MF a sloužící k popisu finančních toků, MSSF – informační systém vyvinutý pro MMR, sloužící k monitorování implementačního procesu), tak i pro fyzickou ochranu písemných záznamů.

Při financování jednotlivých projektů a opatření musí být splněny následující podmínky:

- žádný z projektů nesmí být financován zároveň ze strukturálních fondů a iniciativy Společenství;
- žádný z projektů nesmí být financován zároveň ze strukturálních fondů a záruční sekce Evropského zemědělského záručního a orientačního fondu;
- žádný z projektů nesmí být financován zároveň ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

7.5.2 Dohoda mezi Zprostředkujícím subjektem a konečným příjemcem

V rámci realizace projektů financovaných prostřednictvím strukturálních fondů uzavírá Zprostředkující subjekt dohodu s konečným příjemcem o financování projektu.

Dohoda musí být jasná, přesná a úplná. Zprostředkující subjekt informuje Platební jednotku a jejím prostřednictvím Platební orgán při podání první žádosti o financování ze strukturálních fondů o všech dohodách uzavřených s konečnými příjemci a předá jim kopie těchto smluv. Dohoda může být měněna formou písemných dodatků.

Platební orgán uzavře smlouvu o vedení běžného účtu s ČNB. Zůstatky na účtech jsou po ukončení kalendářního roku převáděny do dalšího roku. Prostředky na účtech Národního fondu se nepovažují za prostředky státního rozpočtu.

³ Vyplývá z Nařízení Komise (ES) č. 438/2001, článek 18.

Převážná část projektů financovaných prostřednictvím strukturálních fondů bude realizována v průběhu několika let. Konečný příjemce zpracovává finanční plán projektu, který je součástí dohody uzavřené mezi Zprostředkujícím subjektem a konečným příjemcem. Řídící orgán, resp. Zprostředkující subjekt, kontroluje dodržování finančního plánu.

7.5.3 Finanční toky strukturálních fondů

Požadavky legislativy EU na systém a metodiku finančních toků z rozpočtu EU jsou definovány v Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Příspěvek strukturálních fondů je stanoven v Rámci podpory Společenství jako víceletý závazek na programovací období. Ministerstvo financí vypracovalo Metodiku finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU (usnesení vlády ČR č. 822/2002).

V případě vstupu České republiky do EU v roce 2004 půjde tedy o zkrácené programovací období 2004 – 2006. Závazek vyplývající z Rámce podpory Společenství pak bude transformován do rozpočtových závazků EU na příslušné roky. Veškeré platby z a do rozpočtu Evropské unie probíhají v EUR.

Systém finančních toků strukturálních fondů probíhá ve 3 liniích:

- a) stanovení závazku EU a zaslání zálohové platby z Evropské komise Platebnímu orgánu;
- b) zasílání průběžných plateb a platba konečného zůstatku z Evropské komise Platebnímu orgánu na základě žádostí⁴ a certifikovaných výdajů;
- c) platba konečným příjemcům prostřednictvím Platební jednotky.

Předpokladem pro zaslání žádosti o průběžnou platbu a závěrečnou platbu (viz níže) Evropské komisi je certifikace uskutečněných výdajů⁵ (dále jen „certifikace“), kterou provádí Platební orgán a její výkon nesmí být delegován na jiné subjekty.

Certifikací se rozumí kontrola, která musí ověřit, zda příslušné Řídící orgány, zprostředkující subjekty, popřípadě jiné subjekty realizující projekt splnily požadavky vyplývající z Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 a dalších navazujících nařízení; a dále, zda výkaz výdajů, který předloží Řídící orgán obsahuje všechny náležitosti, které jsou uvedené v Metodice finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

Prostředky určené pro financování jsou alokovány Evropskou komisí na základě předložených finančních plánů pro každý operační program.

Výši ročního závazku EU stanovuje Komise každý rok do 30. dubna. Z tohoto důvodu má Platební orgán povinnost předložit Komisi odhad týkající se žádostí o platby pro daný a následující rok.⁶ Proto musí Řídící orgán předpokládanou úroveň finančních prostředků předložit Platebnímu orgánu do 31. března daného roku.

Zálohová platba – Záloha je rozdělena na jednotlivé fondy a operační programy. Není-li Evropské komisi zaslána žádná žádost o průběžnou platbu do 18 měsíců od rozhodnutí Evropské komise provést výplatu zálohové platby, musí být tato zálohová platba nebo její část vrácena zpět Evropské komisi.⁷

Průběžné platby – Platební orgán žádá Evropskou komisí o doplnění zůstatku na běžném účtu daného operačního programu třikrát ročně. Poslední žádost o průběžnou platbu v kalendářním roce musí být doručena Evropské komisi do 31. října. Evropská komise provede transfer požadovaných prostředků do 2 měsíců od přijetí žádosti na příslušný účet.

⁴ Zálohová platba na začátku programového období je zaslána automaticky, ostatní platby na základě žádostí.

⁵ Čl. 9 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001

⁶ Čl. 32(7) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999

⁷ Čl. 32(2) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999

Celkový součet zálohové platby a průběžných plateb nesmí překročit 95 % celkové alokace EU na daný operační program, což ověří Řídící orgán.

Platba konečného zůstatku – Tato platba může být vyplacena, jsou-li splněny následující podmínky:⁸

- 1) Platební orgán předloží Evropské komisi certifikované prohlášení o uskutečněných výdajích do 6 měsíců ode dne konečného termínu pro provádění plateb;
- 2) Řídící orgán předloží Evropské komisi závěrečnou zprávu o realizaci daného operačního programu a Evropská komise tuto zprávu schválí;
- 3) Platební orgán předloží Evropské komisi prohlášení při ukončení pomoci (tzv. winding-up) vystavené k tomu určeným orgánem.⁹

Vracení prostředků do rozpočtu EU – Prostředky nevyužité¹⁰ nebo poskytnuté v rozporu s právními předpisy nebo uzavřenými smlouvami nebo dohodami se vracejí do rozpočtu EU. Vracení nevyužitých a nesprávně použitých prostředků poskytnutých ze strukturálních fondů provádí Platební orgán. Ten také vede evidenci o částkách vrácených do rozpočtu EU a zároveň vypracovává roční zprávu o vrácených částkách.

Popis oběhu finančních toků v rámci OP Infrastruktura

Finanční toky v rámci OP Infrastruktura jsou založeny na Metodice finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti vydané Ministerstvem financí a budou probíhat následovně (viz schema):

1. Evropská komise zasílá zálohovou platbu (tzv. platbu na účet) Platebnímu orgánu (PA) na začátku programovacího období na příslušný účet PA;
2. Dodavatel zasílá fakturu konečnému příjemci podpory (FB) a požaduje její proplacení;
3. Konečný příjemce (FB) zkontroluje správnost předložené faktury a fakturu proplácí;
4. Konečný příjemce (FB) zasílá kopie proplacených faktur a platebních příkazů, kterými byly faktury proplaceny Řídícímu orgánu (resp. Zprostředkujícímu subjektu, je-li v systému zapojen) a požaduje úhradu odpovídajícího podílu ze SF;
- 5a. Řídící orgán, resp. Zprostředkující subjekt (MA, resp. IB), předá zkontrolované doklady spolu s osvědčením o provedené práci Platební jednotce (PU) a žádá proplacení prostředků pro Konečného příjemce (FB);
- 5b. Platební jednotka (PU) předá schválenou žádost o platbu Platebnímu orgánu (PA);
- 6a. Platební orgán (PA) převede prostředky na účet Platební jednotky (PU);
- 6b. Platební jednotka (PU) provede platbu konečnému příjemci (FB);
7. Řídící orgán (MA) předává Platebnímu orgánu (PA) 3x ročně souhrnný výkaz výdajů, který je podkladem pro provedení certifikace uskutečněných výdajů;
8. Platební orgán (PA) zasílá certifikát Evropské komisi spolu s žádostí o provedení průběžné platby;
9. Evropská Komise (EK) zasílá průběžnou platbu na účet Platebního orgánu (PA);

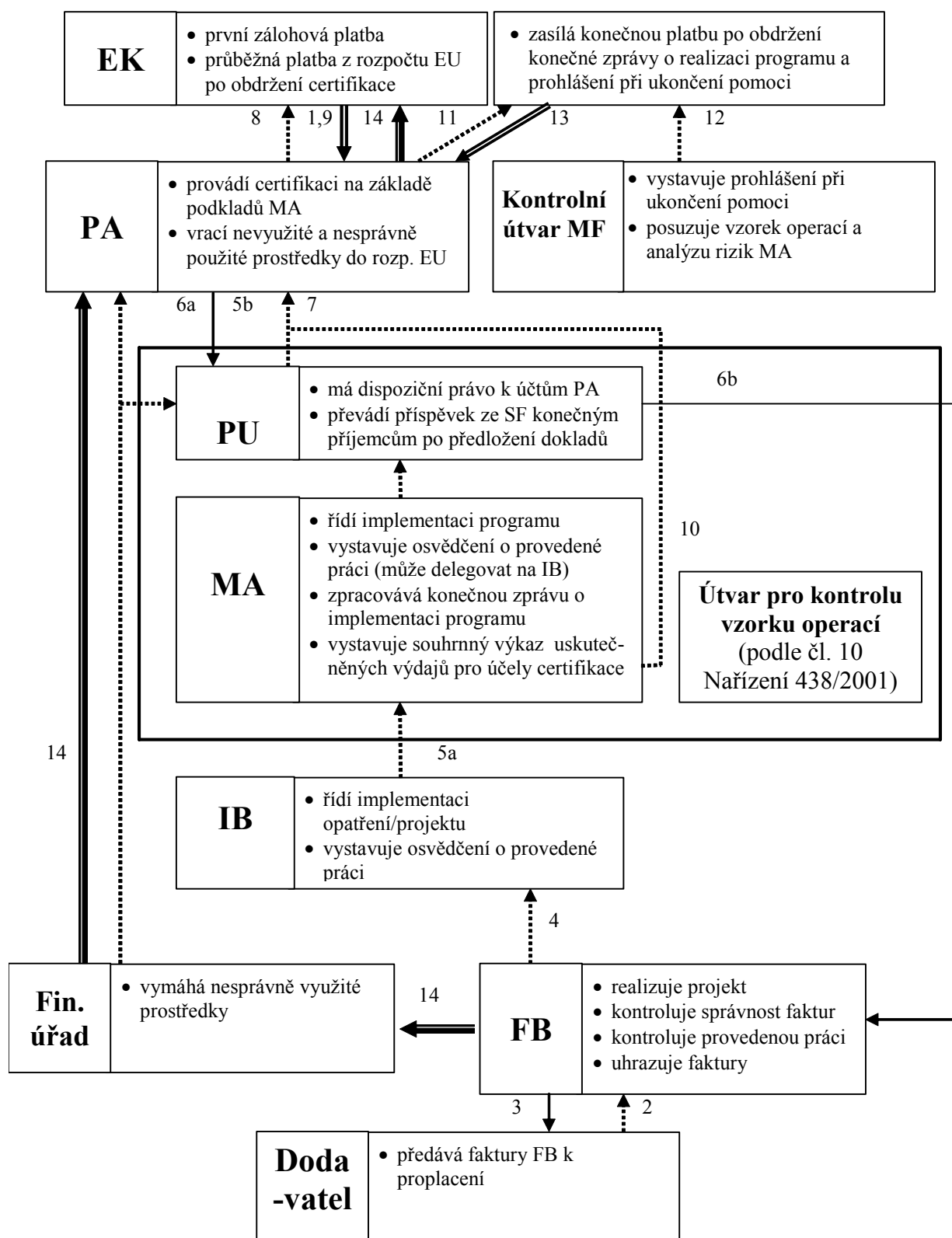
⁸ Čl. 32(4) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999

⁹ Viz čl. 38(1)(f) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999

¹⁰ Za nevyužité se považují prostředky, není-li v průběhu 18 měsíců ode dne schválení příspěvku ze strukturálních fondů Evropskou komisí zaslána Evropské komisi žádná žádost o platbu.

10. Na konci programovacího období Řídící orgán (MA) zasílá Platebnímu orgánu (PA) závěrečnou zprávu o implementaci programu;
11. Platební orgán (PA) zasílá certifikát spolu s dalšími požadovanými dokumenty Evropské komisi a žádá o provedení platby konečného zůstatku;
12. Kontrolní útvar MF zasílá Evropské komisi Prohlášení při ukončení pomoci (tzv. winding-up)
13. Evropská komise (EK) provede platbu konečného zůstatku;
14. Nevyužité finanční prostředky jsou vráceny Evropské komisi.

Finanční toky strukturálních fondů



⇒ Tok fin. prostředků z EU

.....► Tok dokumentu

→ Tok fin. prostředků kon.
příjemcům/dodavatelům

⇒ Tok fin. prostředků do EU

7.6 Finanční kontrola

Finanční kontrola operačního programu bude prováděna v souladu s čl. 38 Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, Nařízením Komise (ES) č. 438/2001 a relevantním národním předpisem, tj. zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě (zákon o finanční kontrole), dále v souladu s metodickými pokyny pro finanční toky a kontrolu strukturálních fondů, přijatými vládou České republiky a metodickými pokyny Ministerstva financí. Pro provádění interního auditu příslušným útvarem budou použity mezinárodně uznávané standardy, doporučené Evropskou komisí.

Centrální harmonizační jednotka na Ministerstvu financí metodicky řídí, koordinuje a dohlíží na výkon celého systému finanční kontroly prostředků ze strukturálních fondů i z národních zdrojů. Jednotka rovněž koordinuje metodologii kontroly vzorku operací prováděnou v souladu s kap. IV Nařízení Komise (ES) č. 438/2001.

Bez ohledu na konečnou odpovědnost Řídicího orgánu může být kontrola delegována a prováděna v rámci Zprostředkujícího subjektu, na řídicích a finančních funkcích programu, a to podle specifických podmínek daných Řídicím orgánem.

7.6.1 Vnitřní systém řízení a kontroly operačního programu

Platební orgán, platební jednotky, Řídicí orgán a zprostředkující subjekty musí v souladu s § 26 a 27 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, zavést a udržovat dostatečné systémy řízení a kontroly, které budou zjišťovat administrativní, systémové a záměrné nesrovnalosti a budou schopné zajistit jejich prevenci.

Vnitřní kontrolní systém operačního programu bude respektovat následující všeobecná doporučení:

- 1) manuál bude vypracován pro každou úroveň řízení ve formě řízené dokumentace, která bude obsahovat detailní popis pracovních postupů pro prováděné činnosti
- 2) funkčnost systému řízení a kontroly bude předmětem auditu (tato činnost může být rovněž prováděna útvarem interního auditu, který je ustaven v odpovídajícím subjektu a je oddělen od řídicích struktur a zprostředkování plateb daného programu)

Před jednotlivými kroky by mělo být zajištěno následující:

- 1) zavedení zdvojeného systému podpisu
- 2) přesné, náležité a spolehlivé vedení podvojného účetnictví vztahujícího se k projektům spolufinancovaným ze strukturálních fondů
- 3) důsledné oddělení autorizace, provádění plateb a účtování musí být odděleno (nesmí nastat situace, kdy tatáž osoba platbu schválí, provede a zaúčtuje)
- 4) zastupitelnost zaměstnanců ve všech funkcích
- 5) využívání zabezpečeného informačního systému
- 6) vypracování předpisů pro předcházení střetu zájmů

7.6.2 Finanční kontrola prováděná z úrovně Ministerstva financí

Ministerstvo financí – Centrální harmonizační jednotka jako ústřední správní úřad pro finanční kontrolu v souladu s ustanovením § 7 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, metodicky řídí a koordinuje výkon celého systému finanční kontroly strukturálních fondů.

MF – Centrální harmonizační jednotka:

- zpracovává a podává v určených termínech na základě informací získaných od Řídících orgánů, Platebního orgánu, platebních jednotek a zprostředkujících subjektů pravidelné zprávy v souladu s článkem 13 Nařízení (ES) č. 438/2001 (Strukturální fondy), především informace o organizaci Řídících orgánů, platebních jednotek a zprostředkujících subjektů, o vyhodnocení funkčnosti systému řízení a kontroly, o provádění a výsledcích kontrol vzorku operací a projektů na místě v předcházejícím období, atd.
- metodicky řídí a koordinuje činnost útvarů ustanovených v rámci organizační struktury ministerstev (pověřených výkonem funkce Řídícího orgánu a zprostředkujících subjektů) provádějících kontroly vzorku operací a projektů na místě (specifická kontrolní činnost podle čl. 10 – 12 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001
- dohlíží na doplňkové kontroly vzorku operací a projektů
- průběžně připravuje, zpracovává a po skončení programovacího období vydává prohlášení o ukončení pomoci podle čl. 15 – 17 a s využitím přílohy III Nařízení (ES) č. 438/2001

7.6.3 Finanční kontrola prováděná z úrovně Ministerstva životního prostředí (jako Řídícího orgánu)

Řídící orgán má konečnou odpovědnost za správnost věcného využití poskytnutých prostředků podle pravidel Evropského společenství, tj. také odpovědnost za nezávislou finanční kontrolu (podle § 8 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole) a dodržování pravidel vnitřního kontrolního systému na všech úrovních řízení. Předběžné, průběžné a následné kontroly zahrnující fyzické a finanční kontroly jednotlivých projektů, a to buď přímo na místě realizace projektů nebo u subjektů, které jsou povinny uchovávat veškeré originály technických postupů a platebních dokladů.

Ministerstvo životního prostředí má konečnou odpovědnost za:

- přezkoumání předložených žádostí o proplacení uskutečněných výdajů konečnými příjemci podpory (především ověření souladu se stanovenými výkonovými cíli a finančním plánem projektu, souladu s politikami EU, posouzení, zda výdaje jsou uznatelné, atd.)
- provádění kontrol fyzické realizace projektů (podle čl. 4 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001) s cílem ověřit, zda spolufinancované výrobky a služby byly dodány a požadované výdaje byly vynaloženy v souladu s podmínkami smlouvy o financování
- vydávání osvědčení o provedené práci
- provádění kontrol vzorku operací a projektů na místě (podle čl. 10 – 12 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001) prostřednictvím orgánu nezávislého na řídicích a finančních funkcích programu (Odbor interního auditu a finanční kontroly)
- dodržování podmínek, stanovených v čl. 7 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001, které vyžadují, aby řídicí a kontrolní systém poskytoval na všech úrovních dostatečnou pomůcku pro audit v oblasti finančních toků a kontroly (tzv. „audit trail“)
- spolupráce s Platebním orgánem, Platební jednotkou a Centrální harmonizační jednotkou pro finanční kontrolu pro ověření faktu, zda-li jsou plněny oznamovací povinnosti členského státu podle čl. 5, 6, 8 a 13 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001
- předkládání veškerých změn provedených v písemných postupech Platebnímu orgánu a Platební jednotce

V rámci sektoru životního prostředí bude zmíněné aktivity provádět kontrolní útvar SFŽP a Odbor interního auditu a finanční kontroly MŽP.

Některé kontrolní úkoly, v případě projektů spolufinancovaných MZe, budou prováděny v souladu s kontrolními procedurami stanovenými MZe.

V rámci sektoru dopravy budou některé úkoly delegovány a prováděny Ministerstvem dopravy, jmenovitě Odborem finanční kontroly a auditu MD a Zprostředkujícím subjektem na MD.

Zprostředkující subjekty – SFŽP a MD – budou vykonávat kontrolu fyzické realizace projektů podle čl. 4 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001.

MŽP a MD budou provádět finanční kontrolu vzorku operací a projektů podle čl. 10 Nařízení Komise (ES) č. 438/2001.

Odbor interního auditu a finanční kontroly na MŽP a Odbor finanční kontroly a auditu na MD budou pravidelně, minimálně jednou ročně, provádět audit finančních, řídicích a kontrolních systémů.

7.6.4 Kontrola Nejvyšším kontrolním úřadem

Nejvyšší kontrolní úřad je oprávněn vykonávat nezávislou kontrolní činnost ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu.

7.6.5 Kontrola Evropskou komisí a Evropským účetním dvorem

Podle čl. 38(2) Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 je Evropská komise oprávněna provádět kontrolu na místě (on-the-spot), zahrnující namátkovou kontrolu operací financovaných ze strukturálních fondů a kontrolu řídicích a kontrolních systémů, na tuto kontrolu musí upozornit minimálně jeden pracovní den předem. Komise může požadovat po zúčastněném členském státě kontrolu na místě k prověření správnosti jedné nebo více transakcí. Pracovníci Evropské komise se této kontroly mohou taktéž zúčastnit.

Evropský účetní dvůr provádí oddělené a nezávislé kontroly v rozsahu vlastní kompetence.

7.7 Hodnocení programu

7.7.1 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura

Pro zajištění efektivnosti pomoci Společenství ze strukturálních fondů bude v souladu s čl. 40-43 Nařízení č. 1260/1999 zajištěno ex-ante hodnocení, mid-term hodnocení a ex-post hodnocení, navržené pro vyhodnocení dopadů a analýzu efektů na specifické strukturální problémy.

Ex-ante hodnocení má za cíl ověřit vhodnost navrhovaných cílů, priorit a opatření OP Infrastruktura a jejich vzájemnou provázanost, ale například i přiměřenost. Jde o mnohostranný proces, jehož výsledkem jsou expertní názory a doporučení, vypracované nezávisle na zpracovatelích programu.

Ex-ante hodnocení bylo zpracováno pro samostatné OP Životní prostředí a OP Doprava nezávislými poradenskými firmami, které byly vybrány v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek. Hodnocení probíhalo průběžně na společných schůzkách se zpracovateli SEA, v průměru ve dvoutýdenních intervalech. Zprvu byly posuzovány

jednotlivé kapitoly, poté dokument jako celek. Připomínky byly průběžně diskutovány a posléze v převážné většině zapracovávány do dokumentu.

Ex-ante hodnocení je celkově pozitivní. Hlavní závěry jsou:

- OP je ve shodě s příslušnými vládními politikami a dokumenty,
- OP významně přispěje k plnění závazků ČR vyplývajících z vyjednávání s ES,
- cíle, priority a opatření jsou vnitřně konzistentní.

Střednědobé (mid-term) hodnocení (podle čl. 42 Nařízení č. 1260/1999) nebude provedeno, a to vzhledem ke zkrácenému programovacímu období (2004 – 2006). Totéž platí pro rozdělení výkonnostní rezervy (čl. 44 Nařízení).

Ex-post hodnocení bude provedeno nezávislým hodnotitelem během tří let po skončení programovacího období.

Hodnocení bude provedeno na bázi monitorovacích indikátorů, uvedených ve zprávě o postupu prací. Tato data mohou být získávána spolu s ostatními shromažďovanými informacemi, pokud to bude nezbytné. Výsledky hodnocení budou na požádání přístupné veřejnosti.

Část prostředků z technické pomoci bude rezervována pro rozvoj hodnotících kapacit, které mohou zkvalitnit implementaci programů v období 2004 – 2006, ale i v následujícím programovacím období 2007 – 2013. Technická pomoc může zahrnovat oblasti jako např. příprava makroekonomického hodnocení pro následující období, další zlepšování vypovídací schopnosti indikátorů a ohodnocování témat jako jsou horizontální cíle.

Během tohoto programovacího období bude ustavena zvláštní hodnotící jednotka v rámci MMR, která bude pověřena vývojem a implementací hodnotícího plánu na úrovni CSF.

7.7.1.1 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura – sektor doprava – souhrn

Konzultační společnost DHV ČR, Ostrava, jako nezávislý orgán, provedla ex-ante hodnocení Operačního programu Doprava.

OP Doprava – konečné hodnocení a doporučení

OP Doprava reprezentuje kvalitní reflexi pokroku dosaženého obecně v ČR a zvláště v dopravním sektoru, především v oblasti implementace ekonomické a sociální politiky soudržnosti EU. OP Doprava poskytuje charakteristiku socio-ekonomické situace a korespondující a přesnou strategii. Dokument je založen na příslušné vládní politice a dokumentech a zahrnuje sféru problémů soudržnosti ve vztahu k dopravě. Po implementaci doporučených úprav by se měl OP Doprava stát vyrovnaným dokumentem pro implementaci v rámci strukturální politiky a pro zlepšení národní dopravní politiky.

Celkový dojem z dokumentu je hodnocen jako příznivý.

Ex-ante hodnotitel doporučil tyto následující úpravy:

1. Analytické poznatky SWOT analýzy by měly být znovu přehodnoceny ve vztahu k cílům, prioritám a opatřením a to z hlediska dostatečné reflexe výsledků SWOT analýzy v rozvojové strategii. Požadavky ex-ante hodnocení byly uspokojeny a relevantní problémy z rozvojové strategie byly v rámci OP Doprava dosaženy.
2. Velkou pozornost je třeba věnovat zdůvodnění a kvalitě popisu priorit a opatření tak, aby bylo dosaženo shody ve struktuře těchto prvků. Popis priorit a opatření byl

vylepšen. Původní opatření 1.5 Výstavba a modernizace silnic I. třídy v pohraničních regionech bylo zahrnuto do opatření 1.2 Výstavba a modernizace silnic I. třídy.

3. Doporučujeme rovněž zkvalitnit vazbu popisovaného dokumentu na dopravní priority EU ve smyslu Sdělení Komise ke strukturálním fondům a jejich koordinaci s Fondem soudržnosti. Odlišný charakter dopravní sítě stanovuje cílovou oblast pro podporu ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. Přesné rozlišení je popsáno v kapitole 4.
4. Výběr indikátorů pro kvantifikaci cílů a předpokládaných socio-ekonomických dopadů by měl být přehodnocen z hlediska jejich počtu, charakteristik a dosažitelnosti. Výběr indikátorů OP Infrastruktura byl přehodnocen podle Pracovního dokumentu č. 3 a ve spolupráci s Hodnotící jednotkou DG Regio. Kapitola 5 obsahuje již upravený seznam indikátorů.

Výše uvedená doporučení, především informace, které by měly být zahrnuty do Programového dodatku, byla dodatečně zpracovateli OP akceptovány.

7.7.1.2 Ex-ante hodnocení OP Infrastruktura – sektor životní prostředí

Zpracovatel ex-ante hodnocení, nezávislý orgán CityPlan s.r.o., ocenil harmonizaci a vzájemnou vazbu mezi OP Životní prostředí, Národním rozvojovým plánem a dalšími programy. Bylo konstatováno, že dokument je v souladu s relevantní vládou politikou a dokumenty. Celková vnitřní soudržnost cílů, priorit a opatření byla shledána rovněž jako vyhovující.

Bylo správně pochopeno, že OP Životní prostředí bude významným způsobem přispívat k plnění závazků ČR na poli zlepšování životního prostředí (jako je vodní hospodářství, produkce odpadů a ochrana ovzduší) a bude těžit ze zkušeností SFŽP v oblasti zavádění a monitorování národních a předvstupních programů.

Konečná doporučení ex-ante hodnocení, zahrnující hlavně informace, které by měly být zahrnuty do Programového dodatku (např. systém kvantifikovatelných indikátorů) byly zpracovateli OP Životní prostředí akceptovány.

7.7.2 Hodnocení SEA OP Infrastruktura

7.7.2.1 Hodnocení SEA OP Infrastruktura – sektor doprava

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí OP Doprava (dále jen SEA), byla zpracována DHV ČR, spol.s r.o. (dále jen DHV ČR). Z důvodů přípravy dokumentace DHV ČR ustavila skupinu expertů, vedenou RNDr. Ivo Staňkem, držitelem certifikátu Ministerstva životního prostředí. Koordinátor pro hodnocení vlivu dokumentu na životní prostředí a subjekt odpovědný za kontrolu a koordinaci procedury SEA je Ministerstvo životního prostředí, kterému je postoupena dokumentace k posouzení, a které zaujímá patřičné stanovisko k celé proceduře.

Odpovídající verze hodnocení SEA byly publikovány s relevantními verzemi OP, závěry každého hodnocení byly akceptovány v následující verzi OP.

Cíle SEA byly následující:

1. Identifikace dopadu na životní prostředí pro dané opatření z programu
2. Charakteristika a posouzení potenciální míry vlivů opatření na životní prostředí
3. Poskytnutí konzultační pomoci tvůrcům programového dokumentu při určování alternativních, resp. preventivních opatření uplatněných ve fázi výběru projektu

Výsledek souhrnného hodnocení opatření

Modernizace železničních tratí celostátního významu by měla zvýšit podíl tohoto druhu dopravy na trhu a sekundárně tak eliminovat negativní vliv přepravy provozované na silniční síti, převzetím části objemů na ní přepravovaných. To bude v důsledku znamenat ekvivalentní úbytek zátěže ovzduší emisemi a okolí hlukem ze silniční dopravy. Do určité míry dojde i ke snížení spotřeby neobnovitelných zdrojů.

Zkvalitnění sítě silnic I. třídy přinese zejména v obcích a městech snížení hluku a přispěje ke snížení měrných emisí znečišťujících látek do ovzduší nebo bude alespoň působit proti jejich nárůstu. Vlivem zvýšení plynulosti dopravy dojde k omezení kolizních situací.

Výstavba nových komunikací bude mít negativní dopad na životní prostředí v tom, že způsobí fragmentaci krajiny a omezí volný pohyb divoce žijících zvířat. Nepřímé vlivy opatření budou dále emise do ovzduší, hluk, vibrace, dopravní nehody a případné havárie s ekologickými následky, souvisejícími s potenciálním růstem intenzity dopravy, vyvolaným lepší kvalitou silničních komunikací.

Před rozhodnutím o podpoře projektu v rámci opatření bude třeba provést posouzení jeho potenciálních (kumulativních, synergických) vlivů na životní prostředí. Do hodnocení jednotlivých projektů je třeba zahrnout vedení alternativních tras a preferovat takovou variantu trasování, která zajistí minimalizaci dopadů na životní prostředí.

Zlepšení podmínek pro provozování vnitrozemské vodní dopravy, včetně výstavby terminálů a logistických překladišť pro maximální využití předností všech druhů dopravy, přinese pozitivní vliv zejména v oblasti snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů, snížení měrných emisí na přepravenou jednotku zboží a snížení hlukové zátěže. Avšak zásahy do břehů vodních toků, spojené se změnou hydrologického režimu, mohou vyvolat negativní změny zejména na flóru a faunu.

Opatření (v rámci priority 2), jsou směřována do oblasti podporující ochranu životního prostředí a jejich vlivy budou pozitivní až velmi pozitivní. Pozitivní vliv na životní prostředí se projeví sekundárně, především v případě v případě hluku a znečišťujících emisí do ovzduší. Provozování logistických center pomůže k většímu využití železnice a vodní dopravy na úkor silniční dopravy.

Je jasné, že v případě dopravy se jedná o sektor, kde není možné zaručit, aby nevznikaly negativní vlivy na životní prostředí. Přesto lze konstatovat, že hodnocený dokument OP Doprava obsahuje navrhovaná opatření vždy s maximální možnou mírou respektování potřeby ochrany životního prostředí.

V závěru je zhodnocen OP Doprava jako dokument, který představuje významnou část přípravy sektoru dopravy na implementaci politiky EU o udržitelném rozvoji.

V oblasti ochrany životního prostředí by OP Doprava měl reprezentovat následný Národní rozvojový plán a měl by být ve shodě se Společným regionálním operačním programem a dalšími sektorovými programy.

OP Doprava poskytuje relativně dobrou charakteristiku základní situace a vývoje kvality životního prostředí v resortu dopravy. V tomto kontextu vymezuje program odpovídající strategii, obsahující hlavní priority a opatření k ochraně životního prostředí. Navrhovaná opatření jsou v souladu s cíli k ochraně životního prostředí pro daný sektor.

Opatření vztahená k prioritě 1 budou implementována v rámci projektů, které budou podléhat hodnocení EIA. Už pouze tento fakt představuje dostatečnou záruku, že budou

realizovány pouze projekty s minimálním dopadem na životní prostředí, dále bude navíc tomuto procesu předcházet i formální hodnocení SEA v souladu s postupem navrženým v NRP (především v rámci výběrových řízení projektu). Opatření se vztahem k prioritě 2 jsou cíleně směřována ke zlepšení ochrany životního prostředí, zatíženého dopravou.

Program umožňuje zahrnout a aplikovat aspekty životního prostředí na všech rozhodovacích úrovních, a ne pouze ve fázi schvalování určitých projektů. Pomáhá rovněž vymezit potřebu a proveditelnost koncepčních návrhů a poskytuje možnost pro hodnocení dopadů na životní prostředí v širších souvislostech. Přijetím priorit (podle opatření) uvedených v OP Doprava dojde k celkovému mírnému pozitivnímu efektu v oblasti životního prostředí.

7.7.2.2 Hodnocení SEA OP Infrastruktura – sektor životní prostředí

V rámci hodnocení SEA bylo týmem SEA připraveno několik dílčích doporučení pro optimalizaci OP Životní prostředí z hlediska potenciálního dopadu na životní prostředí. SEA bylo provedeno nezávislou konzultační společností – Regionální environmentální centrum Česká republika (REC ČR) v období od srpna do listopadu 2002.

Tým SEA doporučil nahradit deset původně navržených referenčních cílů ochrany přírody v OP Životní prostředí jedenácti jinými cíli, stanovenými pro NRP pro Českou republiku, což bylo autory akceptováno. Rovněž bylo doporučeno několik úprav a doplnění ve vztahu ke kapitole analyzující sektor životního prostředí. Většina z nich byla akceptována a zpracována do textu dokumentu.

S ohledem na globální cíl OP Životní prostředí byly původně navržené specifické cíle nahrazeny novými: kvalitativní vylepšení dílčích součástí životního prostředí (vzduch, klima, voda) a zlepšení funkce a režimu krajiny. Tento návrh byl autory OP akceptován. Bylo vypracováno hodnocení potenciálního dopadu na životní prostředí každého navrhovaného opatření OP Životní prostředí a je prezentováno v samostatných tabulkách v textu dokumentace SEA.

Tým SEA neměl žádné připomínky k finančnímu rámci OP Životní prostředí. Bylo navrženo uvedení detailnějšího systému hodnocení dopadu na životní prostředí.

Pro Programový dodatek OP Životní prostředí byl doporučen systém monitorování skutečného dopadu projektů během jejich zavádění, to by mělo být založeno na výstupech environmentálního hodnocení projektů. Tento návrh byl plně akceptován.

Podle zák. č. 244/1992, ve znění pozdějších úprav, MŽP (Odbor hodnocení SEA) formálně ohodnotilo, jaký rozsah postoupených návrhů a doporučení se zapracuje do verze OP z prosince 2002 a vydalo kladné oficiální vyjádření.

7.8 Propagace

Podle článku 46 Nařízení Rady č. 1260/1999 musí být v souvislosti s OP přiměřeným způsobem prováděna informační a propagační opatření, jejichž cílem je zvýšení povědomí veřejnosti o OP a činnostech EU. Za zajištění propagace nese v souladu s Nařízením Komise č. 1159/2000 zodpovědnost Řídící orgán, který zajistí zejména informovanost:

- případných příjemců pomoci, hospodářských a sociálních partnerů, subjektů prosazujících rovnoprávnost mezi muži a ženami, příslušných nevládních organizací o příležitostech, které nabízená pomoc přináší;

- široké veřejnosti o úloze Společenství v poskytování pomoci prostřednictvím ERDF a také o konečných výsledcích této pomoci.

Symbol EU bude umístěn na všech propagačních materiálech, formulářích, rozhodnutích o podpoře a informačních tabulích k podporovaným projektům, v souladu s výše uvedeným Nařízením č. 1159/2000.

Náklady na informační a propagační akce a aktivity jsou součástí financování v rámci technické pomoci.

Seznam zkratek

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance)
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (European Agreement on Main International Road Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Agency for Nature Conservation and Landscape Protection of the Czech Republic)
AOX	absorbovatelné anorganicky vázané halogeny (absorbable organically bounded halogens)
BAT	nejlepší dostupná technika (Best Available Technique)
BSK ₅	biologická pětidenní spotřeba kyslíku (BOD ₅ Biological five-days oxygen demand)
CBC PHARE	Program přeshraniční spolupráce v rámci PHARE, původně jako Podpůrný program EU pro transformující se státy Polsko a Maďarsko (Cross-Border Cooperation, Poland and Hungary: Aid for the Restructuring of the Economy)
CDV	Centrum dopravního výzkumu (Transport Research Centre)
CEMT	Evropská konference ministrů dopravy (European Conference of Ministers of Transport)
CLRTAP	Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší překračujícím hranice států (Convention on Long-range Transboundary Air Pollution)
CO	oxid uhelnatý (carbon dioxide)
CO ₂	oxid uhličitý (carbon monoxide)
CSF	Rámcová podpora Společenství (Community Support Framework)
ČD	České dráhy, a.s. (Czech Railways)
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav (Czech Hydrometeorological Institute)
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí (Czech Environment Inspection)
ČNB	Česká národní banka (Czech National Bank)
ČOV	čistírna odpadních vod (waste water treatment plant)
ČSN	Česká státní norma (Czech State Standard)
ČSÚ	Český statistický úřad (Czech Statistical Office)
ČR	Česká republika (Czech Republic)

EAGGF	Evropský zemědělský záruční a orientační fond (European Agricultural Guidance and Guarantee Fund)
EBRD	Evropská banka pro obnovu a rozvoj (European Bank for Reconstruction and Development)
EECONET	Evropská ekologická síť (European Ecological Network)
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (UN ECE Economic Commission for Europe)
EHS/EEC	Evropské hospodářské společenství (European Economic Community)
EIA	posouzení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EIB	Evropská investiční banka (European Investment Bank)
EK	Evropská komise (EC European Commission)
EMAS	Systém environmentálního managementu a auditu (Eco-Management and Audit Scheme)
EO	ekvivalentní obyvatel (Population Equivalent)
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fund)
ES	Evropské společenství (European Community)
ESF	Evropský sociální fond (European Social Fund)
ERTMS	Evropský systém pro řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
EU	Evropská unie (European Union)
FB	konečný příjemce (Final Beneficiary)
FIFG	Finanční nástroj na orientaci rybolovu (Financial Instrument for Fisheries Guidance)
FNM	Fond národního majetku (National Property Fund)
FS	Fond soudržnosti (CF Cohesion Fund)
GMO	geneticky modifikované organismy (genetically modified organisms)
HDP	hrubý domácí produkt (GDP Gross Domestic Product)
CHKO	Chráněná krajinná oblast (PLA Protected Landscape Area)
CHSK _{Cr}	chemická spotřeba kyslíku stanovená dvojjchromanovou metodou (COD _{Cr} chemical oxygen demand /chromium/)
IB	Zprostředkující subjekt (Intermediate Body)
ICT	informační a komunikační technologie (Information and Communication Technologies)
IFI	Mezinárodní finanční instituce (International Financial Institutions)
INTOSAI	Mezinárodní organizace nejvyšších kontrolních institucí (International Organisation of Supreme Audit Institutions)
IS	informační společnost (Information Society)

ISPA	Nástroj předvstupních strukturálních politik (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession)
IT	informační technologie (Information Technologies)
KO	komunální odpad (municipal waste)
MA	Řídící orgán (Managing Authority)
LSIF	Prostředek pro rozsáhlé infrastrukturní projekty (Large Scale Infrastructure Facility)
MD	Ministerstvo dopravy (Ministry of Transport)
MF	Ministerstvo financí (Ministry of Finance)
MHD	městská hromadná doprava (Municipal Mass Transportation)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj (Ministry of Regional Development)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu (Ministry of Industry and Trade)
MSSF	Monitorovací systém strukturálních fondů ES (Monitoring System for Structural Funds)
MV	Ministerstvo vnitra (Ministry of Interior)
MZd	Ministerstvo zdravotnictví (Ministry of Health)
MZe	Ministerstvo zemědělství (Ministry of Agriculture)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí (Ministry of the Environment)
NL	nerozpuštěné látky (insoluble substances)
NNO	nevládní neziskové organizace (non-state non-profit organisations)
NO _x	směs oxidů dusíku (various Nitrogen Oxides)
NP	národní park (National Park)
NRP	Národní rozvojový plán (National Development Plan)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Territorial Statistical Units)
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Cooperation and Development)
OP	Operační program (Operational programme)
OSN	Organizace spojených národů (United Nations Organization)
PA	Platební orgán (Paying Authority)
PAU	polycyklické aromatické uhlovodíky (polycyclic aromatic hydrocarbons)
PCB	polychlorované bifenyly (polychlorinated biphenyls)
PCDD/F	polychlorované dibenzo-p-dioxiny/furany (polychlorinated dibenzo-p-dioxins/furans)
PM ₁₀	frakce prašného aerosolu menší než 10 µm (particulate matter fraction)
POPs	persistentní organické látky (persistent organic pollutants)
PU	Platební jednotka (Paying Unit)

RAS	rozpuštěné anorganické soli (soluble anorganic salts)
Ro – La	Přeprava kamionů po železnici - Rollende Landstrasse (Rolling Road – Transport of complete road vehicles on trains)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic)
SAPARD	Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova (Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development)
SEA	posouzení vlivu strategie (dokumentu, plánu) na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (The State Fund for Transport Infrastructure)
SFŽP	Státní fond životního prostředí (State Enviromental Fund)
SCHKO	Správa chráněných krajinných oblastí ČR (Administration of the Protected Landscape Areas of the Czech Republic)
SO ₂	Oxid siřičitý (sulphur dioxide)
SR	Státní rozpočet (The State Budget)
SROP	Společný regionální operační program (Joint Regional Operational Programme)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty (Railway Infrastructure Administration)
TA	Technická asistence – pomoc (Technical Assistance)
TEN	Transevropské sítě (Trans European Networks)
TEN – T	Transevropské dopravní sítě (Trans European Transport Networks)
TER	Transevropské železnice (Trans European Railways)
TINA	Posouzení potřeb dopravní infrastruktury (Transport Infrastructure Needs Assessment)
UNDP	Program OSN pro rozvoj (United Nations Development Programme)
VOC	těkavé organické látky (volatile organic compounds)
VÚZT	Výzkumný ústav zemědělské techniky (Research Institute of Agricultural Engineering)
WB	Světová banka (World Bank)
ŽP	životní prostředí (environment)

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č.1 Přehled základních ukazatelů dopravní infrastruktury

Příloha č.2 Dopravní infrastruktura podle regionů soudržnosti

Příloha č.3 Čerpání rozpočtu SFDI

Příloha č.4 Srovnání stavu a vývoje životního prostředí

Příloha č.5 Implementační schema OP Infrastruktura

**Příloha
č. 1**

Přehled základních ukazatelů dopravní infrastruktury

Infrastruktura železniční dopravy v km

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Stavební délka kolejí celkem</i>	<i>16 884</i>	<i>16 714</i>	<i>16 714</i>	<i>17 025</i>	<i>16 494</i>	<i>16 447</i>
<i>podle typu trakce</i>						
neelektrizované	10 337	9 981	9 981	10 265	10 412	10 194
elektrizované	6 547	6 733	6 733	6 760	6 082	6 253
<i>Provozní délka tratí celkem</i>	<i>9 430</i>	<i>9 430</i>	<i>9 430</i>	<i>9 444</i>	<i>9 444</i>	<i>9 523</i>
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	7 497	7 490	7 490	7 515	7 515	7 645
dvou a vícekolejné	1 933	1 940	1 940	1 929	1 929	1 878
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	9 336	9 336	9 336	9 342	9 342	9 421
úzký rozchod	94	94	94	102	102	102
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	41	41	41	427	474	474
pouze pro nákladní dopravu	37	37	37	185	170	150
pro osobní i nákladní dopravu	9 352	9 352	9 352	8 832	8 800	8 899
<i>Neelektrizované tratě celkem</i>	<i>6 687</i>	<i>6 571</i>	<i>6 571</i>	<i>6 601</i>	<i>6 601</i>	<i>6 630</i>
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	6 439	6 355	6 355	6 385	6 385	6 413
dvou a vícekolejné	248	216	216	216	216	217
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	6 593	6 477	6 477	6 499	6 499	6 530
úzký rozchod	94	94	94	102	102	100
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	41	41	41	424	462	462
pouze pro nákladní dopravu	37	37	37	82	88	78
pro osobní i nákladní dopravu	6 609	6 493	6 493	6 095	6 051	6 090
<i>Elektrizované tratě celkem</i>	<i>2 640</i>	<i>2 859</i>	<i>2 859</i>	<i>2 843</i>	<i>2 843</i>	<i>2 893</i>
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	971	1 134	1 134	1 130	1 130	1 232
dvou a vícekolejné	1 669	1 725	1 725	1 713	1 713	1 661
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	2 640	2 859	2 859	2 843	2 843	2 891
úzký rozchod						2
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	*	*	*	3	12	12
pouze pro nákladní dopravu	*	*	*	103	82	72
pro osobní i nákladní dopravu	2 640	2 859	2 859	2 737	2 749	2 809
<i>podle typu proudové soustavy</i>						
50 Hz/25 000 V _{ST}	975	1 193	1 193	1 152	1 152	1 256
3 000 V _{SS}	1 619	1 620	1 620	1 645	1 645	1 591
1 500 V _{SS}	46	46	46	46	46	46

* změna metodiky inventarizace železničních tratí

Infrastruktura silniční dopravy v km

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Délka silnic a dálnic celkem	55 500	55 394	55 394	55 432	55 408	55 427
z toho evropská silniční síť typu E	2 655	2 655	2 655	2 655	2 644	2 637
Dálnice v provozu	414	486	499	499	499	517
Silnice*	55 086	54 908	54 895	54 933	54 909	54 910
v tom silnice I. třídy	6 459	6 264	5 993	6 005	6 031	6 091
silnice II. třídy	14 273	14 362	14 660	14 686	14 688	14 636
silnice III. třídy	34 354	34 283	34 242	34 242	34 190	34 183
Místní komunikace	66 449	72 300	72 300	72 300	72 300	72 300

* v roce 1997 došlo ke změně číslování silnic I, II a III třídy

Počet letišť celkem

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Počet letišť celkem	73	74	85	84	86	85
v tom:						
Letiště veřejné mezinárodní	10	10	10	11	12	12
Letiště veřejné vnitrostátní	58	54	60	59	57	57
Letiště neveřejné mezinárodní	2	2	3	3	6	6
Letiště neveřejné vnitrostátní	3	8	12	11	11	10

Infrastruktura kombinované dopravy

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Počet překladišť kombinované dopravy celkem	23	21	20	14	14	13
podle kombinace druhů dopravy						
železnice – silnice	19	17	17	10	10	9
železnice - silnice – voda	4	4	3	4	4	4
podle možnosti manipulace s přepravními jednotkami						
Velké kontejnery	22	20	19	13	13	12
výměnné nástavby	6	7	7	7	7	7
Ro-La	2	2	2	1	1	1
podle maximální nosnosti manipulačních zařízení						
do 34 tun	10	12	11	-	-	4
nad 34 tun	12	8	8	13	8	8

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Délka labsko-vltavské vodní cesty	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0
v tom:						
kanalizované vodní cesty	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0
regulované vodní cesty	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Celková délka splavných vodních cest*	677,0	677,0	663,6	663,6	663,6	663,6
Kanály celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
podle klasifikace vnitrozemských vodních cest						
Třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
Splavné řeky a jezera celkem	638,4	638,4	625,0	625,0	625,0	625,0
podle klasifikace vnitrozemských vodních cest						
Třída I až IV	529,1	529,1	515,7	515,7	515,7	515,7
Třída Va	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3

* včetně cest na nádržích a jezerech sloužících převážně k rekreační osobní dopravě a sportovní plavbě

Dopravní infrastruktura podle regionů soudržnosti (údaje z roku 2001)

UKAZATEL	Celkem	Hl.m. Praha	Region soudržnosti						
			Střední Čechy	Jihozápad	Severo - západ	Severo- východ	Jihovýchod	Střední Morava	Moravsko- slezsko
Železnice									
provozní délka železničních tratí celkem (km)	9523	186	1393	1667	1466	1652	1405	1082	672
Silnice									
dálnice (km)	517	11	166	88	35	0	217	0	0
silnice I. třídy (km)	6091	30	775	1074	711	1203	865	726	707
silnice II. třídy (km)	14636	31	2370	3147	1463	2265	3121	1473	766
silnice III. třídy (km)	34184	0	6249	6910	4037	6306	5379	3373	1930
Vnitrozemská vodní doprava									
vnitrozemské vodní cesty kanalizované (km)	263	31	169	0	59	4	0	0	0
vnitrozemské vodní cesty regulované (km)	40	0	0	0	40	0	0	0	0
Počet veřejných přístavů	9	6	0	0	3	0	0	0	0
Letecká doprava									
Počet letišť celkem	85	3	14	12	10	21	11	10	4
Počet letišť veřejných mezinárodních	12	1	1	2	1	2	1	2	2
Počet letišť neveřejných mezinárodních	6	0	2	0	0	2	0	1	1
Počet letišť veřejných vnitrostátních	57	2	10	8	6	16	9	6	0
Počet letišť neveřejných vnitrostátních	10	0	1	2	3	1	1	1	1
Kombinovaná doprava									
Počet překladišť KD celkem	13	3	1	1	3	1	1	2	1
Počet překladišť železnice - silnice	9	2	0	1	1	1	1	2	1
Počet překladišť železnice - silnice - voda	4	1	1	0	2	0	0	0	0
Počet překladišť Ro-La	1	0	0	0	1	0	0	0	0

Čerpání rozpočtu SFDI (tis. Kč)

	Skutečné čerpání		
	2000	2001	2002
Pozemní komunikace			
celkem	5 685 965	15 388 526	21 858 534
BV	2 911 067	8 259 330	10 144 766
KV	2 774 898	7 129 196	11 713 768
<i>v tom:</i>			
dálnice	1 245 788	4 139 187	6 980 257
BV	420 980	766 618	1 130 748
KV	824 808	3 372 569	5 849 509
silnice	4 440 177	11 237 062	14 841 480
BV	2 490 087	7 492 138	9 012 878
KV	1 950 090	3 744 924	528 602
cyklostezky	*	11 758	22 253
BV	*	55	0
KV	*	11 703	22 253
ostatní	*	519	14 544
BV	*	519	1 140
KV	*	0	13 404
Železnice			
celkem	1 902 912	10 031 158	16 515 276
BV	442 047	4 831 747	5 730 464
KV	1 460 865	5 199 411	10 784 812
<i>v tom:</i>			
ČD	*	9 991 626	16 416 671
BV	*	4 792 215	5 631 859
KV	*	5 199 411	10 784 812
ostatní	*	39 532	98 605
BV	*	39 532	98 605
KV	*	0	0
Vnitrozemské vodní cesty			
celkem	161 756	268 783	504 530
BV	0	0	0
KV	161 756	268 783	504 530
Ostatní			
celkem	*	*	28 221
BV	*	*	25 807
KV	*	*	2 414
Celkem			
	7 750 633	25 688 467	38 906 561
BV	3 353 114	13 091 077	15 901 037
KV	4 397 519	12 597 390	23 005 524

Zdroj: SFDI

Pozn.: BV = Běžné výdaje jsou finanční prostředky určené pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury

KV = Kapitálové výdaje jsou určeny pro výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury

* údaje nejsou k dispozici

Srovnání stavu a vývoje životního prostředí

Indikátor	ČR 1990	ČR 2000	ČR 2001	EU – 15 a)	OECD -29 a)
Základní					
Hustota osídlení (obyvatel/km ²)	131,4	130,3	129,6	115,8	32,3
HDP (tis.USD/obyvatel)	12,89	13,03	13,56	21,33	22,02
Ovzduší					
Emise oxidu siřičitého:					
- kg SO ₂ /obyvatel	178,5	25,7	24,5	17,9	38,3
- t SO ₂ / km ²	23,5	3,3	3,2	2,1	1,2
- kg SO ₂ / tis.USD HDP	13,9	2,0	1,8	0,8	2,1
Emise oxidů dusíku (jako NO ₂):					
- kg NO _x /obyvatel	53,2	31,2	32,5	26,5	40,1
- t NO _x / km ²	7,0	4,1	4,2	3,1	1,3
- kg NO _x /tis.USD HDP	4,1	2,4	2,4	1,2	1,9
Emise oxidu uhličitého:					
- t CO ₂ /obyvatel	15,7	12,1	-	8,7	10,8
- t CO ₂ /toe	3,28	3,14	-	2,27	2,36
- t CO ₂ / tis.USD HDP	1,22	0,93	-	0,41	0,52
Voda					
Odběr vody (% dostupných obnovitelných zdrojů)	36,3	12,1	10,8	20,7	11,8
Odběr vody (m ³ /obyvatel/rok)	350	187	180	630	970
Pitná voda (% obyvatel zásobovaných z veřejných vodovodů)	83,2	87,1	87,3	-	63,0
Obyvatelé připojení na veřejnou kanalizaci (% celkové populace)	72,6	74,8	74,9	83,6 ^{b)}	76,0
- z toho čištěno (%)	71,2	94,8	95,5	73,9	62,4
Půda a biota					
Zemědělské půda (% celkové rozlohy)	54,4	54,3	54,2	44,4	37,4
Stupeň zornění (%)	75,1	72,0	71,9	59,8	34,3
Dusíkatá hnojiva (t N/ km ² obdělané rozlohy)	9,0	5,9	7,3	8,1 ^{c)}	2,2
Lesy (% z celkové rozlohy)	33,3	33,4	33,5	38,0	33,9
- těžba / přírůst	0,78	0,73	0,72	0,66	0,5
Chráněná území (% z celkové rozlohy)	13,3	15,9	15,8	12,3	12,4
Chráněná území (ha/1000 obyvatel)	101,2	122,1	121,7	130,0	388,7

Příloha č. 4 pokračování

Energetika, průmysl a odpady					
Primární energetické zdroje (toe/obyvatel)	4,78	3,85	4,03	3,85	4,72
Energetická náročnost (toe/ tis.USD HDP)	0,37	0,29	0,30	0,18	0,22
Struktura primárních energetických zdrojů (%):					
- uhlí	65	55	54	16	24
- ropa	17	19	19	42	41
- zemní plyn	11	19	20	22	21
- ostatní	7	7	7	20	14
Průmyslové odpady (kg/ tis.USD HDP)	140 ^{d)}	58	66 ^{e)}	51	70
Vyhořelé jaderné palivo TK/TSPEZ (t/ Mtoe)	1,1	1,1	1,0	2,4 ^{f)}	1,6 ^{f)}
Komunální odpad (kg/obyvatel/rok)	258	415	420 ^{e)}	526	500
Doprava					
Počet osobních automobilů (ks/ 100 obyvatel)	23,3	36,2	34,4	46,0	45,0

a) údaje většinou z období 1997 – 2000, některé z důvodu nedostupnosti z poloviny 90. let

b) bez Španělska

c) bez Lucemburska

d) hrubý odhad pro období 1987 – 1991 dle : Životní prostředí ČR – Vývoj a stav do konce roku 1989, tzv. Modrá knížka str.170 a National Report of the CSFR on the UNCED, Brasil, June 1992, str. 98

e) předběžné odhady

f) hrubý odhad MŽP pro rok 2000 na základě předběžných údajů OECD (1999)

1 toe = 41,868 GJ

